

日本JR鐵道車輛大圖鑑

Illustrated Reference Book

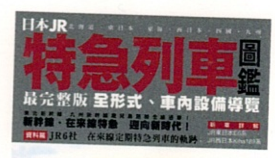
卷I

N Gauge　1:150比例手繪
JR7社 503形式圖集

江口明男 著

火車鐵道系列

日本 JR 特急列車圖鑑

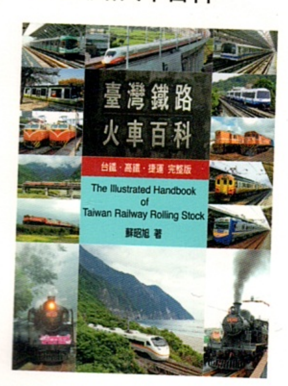




世界高速鐵路百科



台灣鐵路火車百科



日本鐵道經典之旅 160 選





日本JR 鐵道車輛大圖鑑

Illustrated Reference Book 卷I

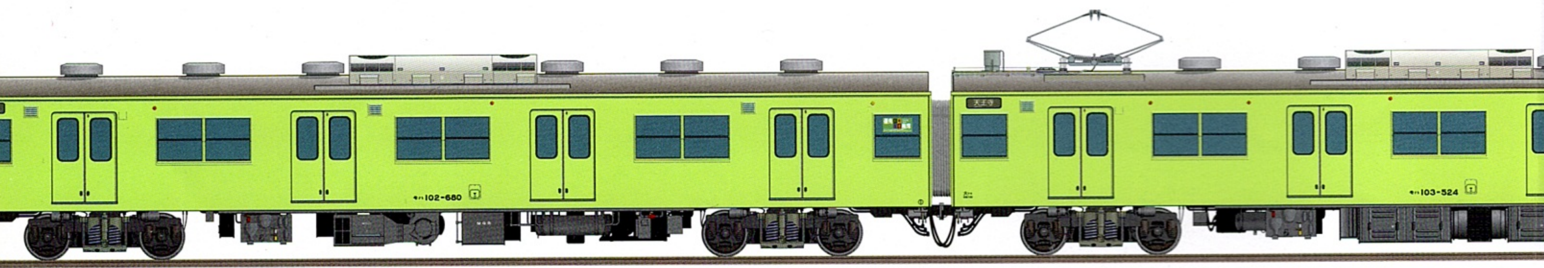
Drawn on a scale of 1:150 *"N Gauge"*

Contents

JR西日本 103系 關西本線 N40更新車

103系是日本國鐵在1963年到1984年之間導入的通勤型電聯車，總共生產了3447輛，是日本電聯車裡輛數最多的型式。在國鐵分割民營化之後，103系由JR東日本、JR東海、JR西日本、JR九州等4家公司承接，但現在仍在營運的只有JR西日本和JR九州。在關西本線上營運的車輛，多經過以N40規格分類的更新延壽工程。圖為N40更新車裡，又有延命NB之稱、更新工程以內裝為主的車輛。外觀上裝有戶袋窗，部分車輛的窗框是黑色的。





モハ(moha) 102　　モハ(moha) 103





クハ(kuha) 103

JR東日本 103系 京葉線 天藍色

關東區域內長期使用的103系在京葉線，使用的是由京濱東北線轉配來的天藍色10輛編組列車。2005年時被山手線轉來的205系取代後除役。

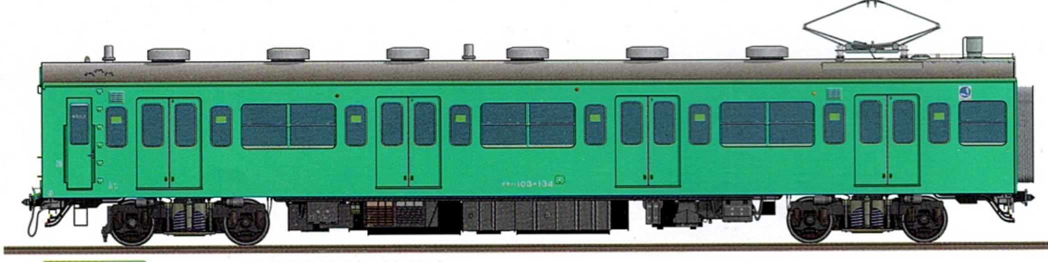




JR東日本 103系 3000番台 川越線 橄欖綠

重新利用曾行駛過仙石線的モハ（moha）73系內裝改造車的車體，編入103系的3000番台。原先為3輛編組，後因八高線的電化而改為4輛編組。





JR東日本 103系 常磐線快速 蔚藍色

常磐線快速是東京圈內最後存在的103系，獨特的無線天線是其特色。通勤列車中最長的15輛編組，在進入JR時代不久後開始運用。圖為非冷房的國鐵時代。



クハ (kuha) 103



クハ (kuha) 103



モハ (moha) 102

モハ (moha) 103

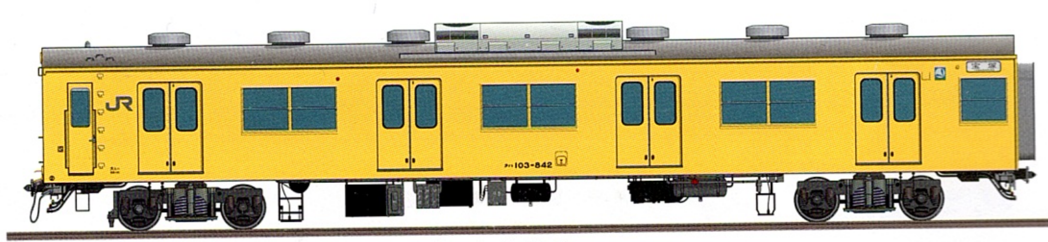




JR東日本 103系 武藏野線 橙色

橙紅色的103系到了JR時代，仍然在青梅線和五日市線、武藏野線上看得到。大部分的低運轉台車都經過了前面強化的工程。





JR西日本 103系 福知山線（寶塚線）金絲雀黃

國鐵時代時在關西首先新打造配置了金絲雀黃的103系車輛。圖為更新工程時將戶袋窗填平後的模樣。




JR東日本 103系 仙石線 舊塗色

直流電化的仙石線，是103系最北端的活躍場所。也加裝了半自動門開閉按鈕等寒冷地專用的裝置。



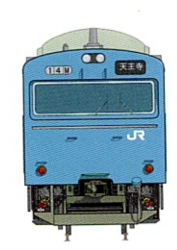
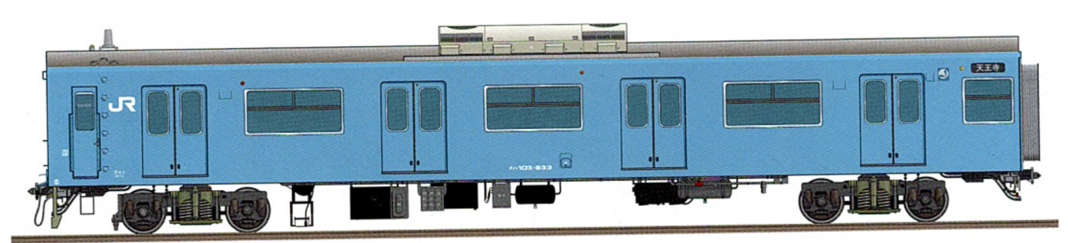

JR東日本 103系 仙石線 新塗色

由於高架工程導致車輛不足因而再度復出的103系，塗色沒有改變但集電弓改為單臂式，混合在205系裡運用，在2009年10月時除役。



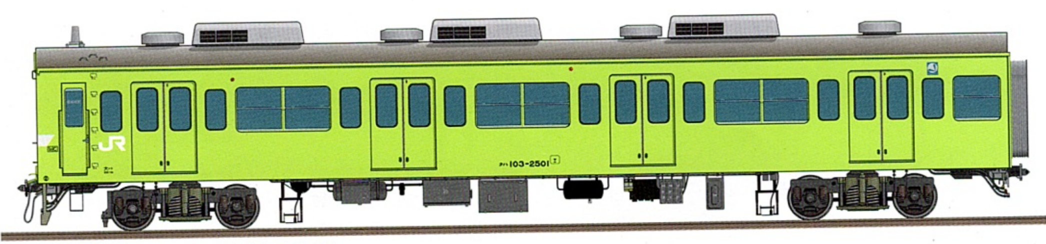

JR西日本 103系 大阪環狀線 改裝車

變更客室窗，將排水孔移到高的位置做成屋頂的風格等，將之前的103系做了很大改裝的更新車。車頂的換氣裝置也全部拆除。

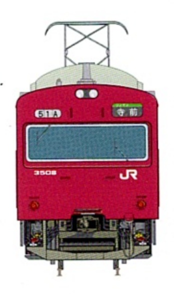
JR西日本 103系 阪和線 改裝車

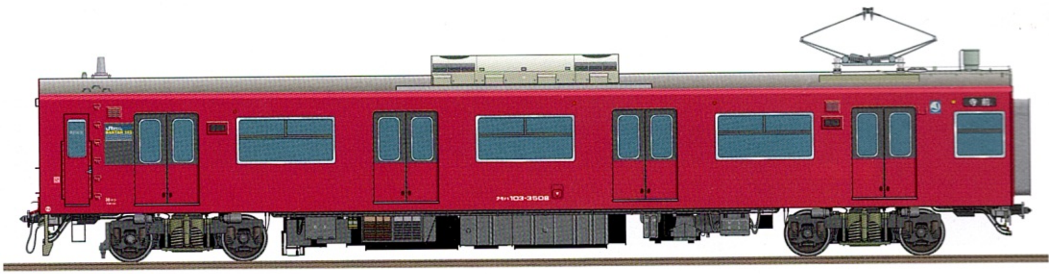
JR西日本區域內的天藍色車輛，曾在東海道本線（已除役）和阪和線上運用。現在幾乎所有的車輛都做了大規模的延壽工程。

JR西日本 103系 關西本線

關西本線和山手線同樣使用橄欖綠，但前方多了一條白色帶。圖為較初期的車輛，JR化之後加裝了分散式的冷房裝置。現在這型車輛已經不復存在。





JR西日本 103系 播但線

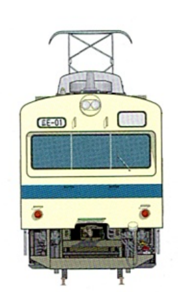
為了能夠2輛編組，在改裝工程時改造出M'c車的クモハ（kumoha）103，開始了短編組的運用。

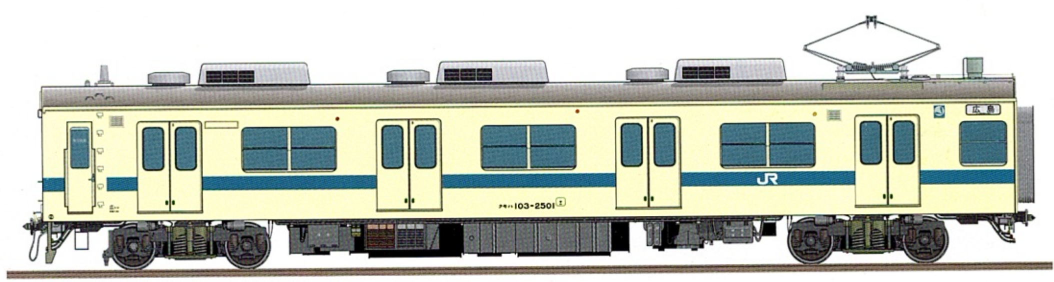




JR西日本 103系 加古川線

電化後的加古川線上，使用了和播但線相同的2輛編組103系，這一款前方設有貫通門。圖為升起除霜用前集電弓的模樣。





JR西日本 103系 瀨戶內色

塗色和廣島地區使用的115系相同。該區域運用的103系裡，還有接收自JR東日本的車輛。





JR西日本 103系 岡山色

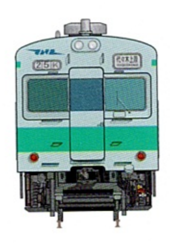
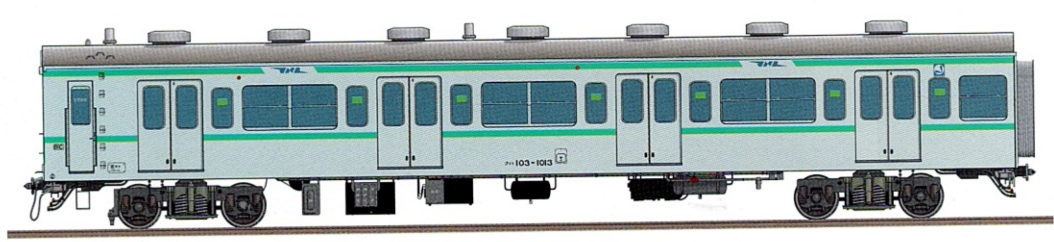
以綠皮無仔葡萄的顏色綠色為基調的當地特別配色。現在改為115系行駛之後，這個塗裝已經消失。





JR東海 103系 JR 東海色

原為天藍色的中央西線車輛，在JR化之後改為JR東海的標準塗色繼續運用。地板下方的機器也改塗為灰色，有著輕快的形象。

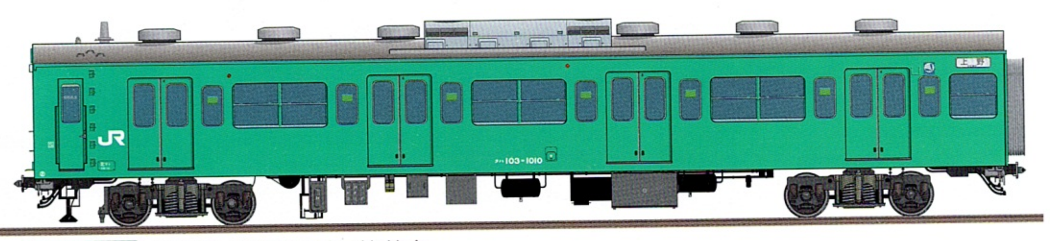
JR東日本 103系 1000番台

使用在常磐線普通車和駛入地下鐵千代田線的車輛，前面設有緊急逃生門。圖為國鐵時代的模樣，幕板上有JNR的標誌。




JR東日本 103系 1200番台

使用在中央、總武線普通車和駛入地下鐵東西線的車輛。剛出廠時是總武線的黃色帶，但1989年後改為東西線的塗裝色帶。

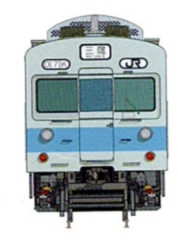



JR東日本 103系 1000番台 蔚藍色

由於203系的出廠上線，駛入地下鐵的車輛撤出後部分車輛調往行駛常磐線快速，改為和一般車輛相同的蔚藍色。

JR東日本 301系

打造來供駛入地下鐵東西線的301系，是國鐵第一款鋁合金車體的量產車。剛出廠時可以看到鋁合金的底色，但由於髒污明顯而改塗上灰色。當初的黃色帶在205系引進中央、總武線普通車之後，為了避免混淆而改塗上東西線的水藍色。此外，還因應了時代的變化，裝置了分散式冷氣系統等。

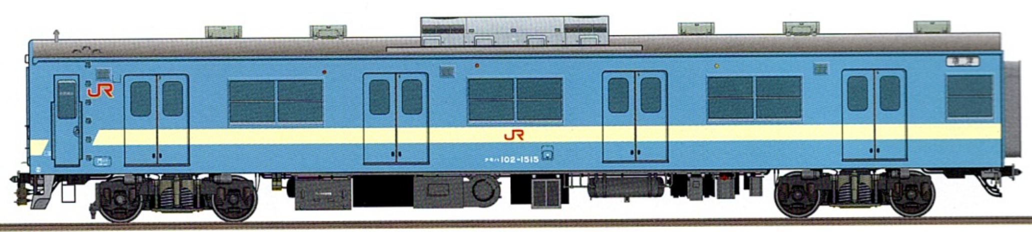




9 モハ (moha) 301-0

8 モハ (moha) 300-0

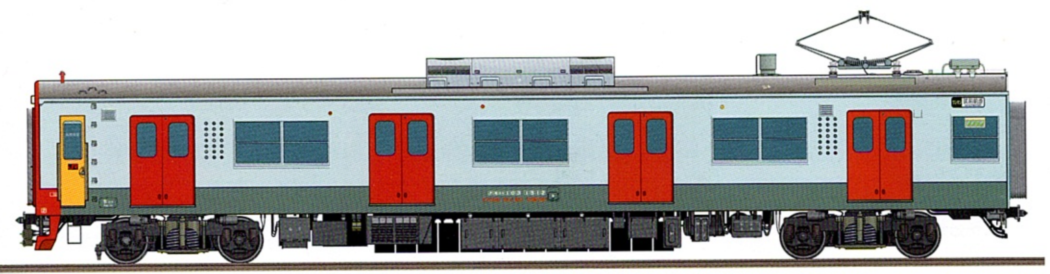




JR九州 103系 1500番台(第一代塗色)

直通福岡市地下鐵與筑肥線的車輛，屬於最後生產的103系車輛。圖為民營化初始時的塗色，前面的JNR標誌已消失，側帶中央有紅色的JR標誌。

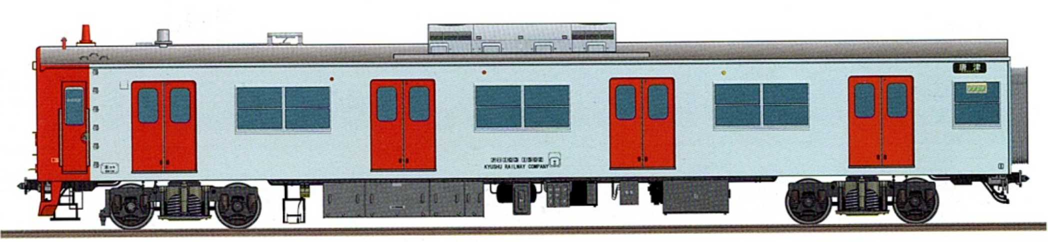




JR九州 103系 1500番台(二代塗色)

變更為最早JR色後的模樣。部分編改造為可以分割為2聯3輛編組的型態，因而出現了クモハ（kumoha）。





JR九州 103系 1500番台(三代塗色)

拿掉下擺灰色後現在的模樣。比較接近不鏽鋼車體新車303系的感覺。



10 クモハ(kumoha) 300-0



7 モハ(moha) 301-0

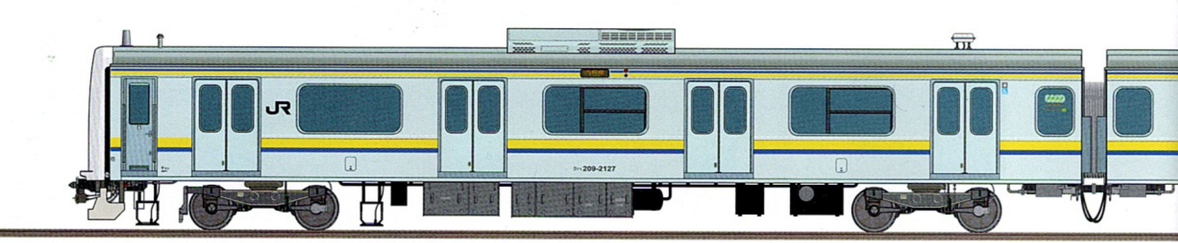




JR東日本 205系 600番台 日光線

2013年3月引進日光線以汰換107系的車輛，屬於京葉線用的改造轉屬車，保留了具有特色的前頭部分。改造後為4輛編組，設有廁所和輪椅空間、半自動的客室門碰觸鈕、單臂式的集電弓和追加除霜集電弓等。

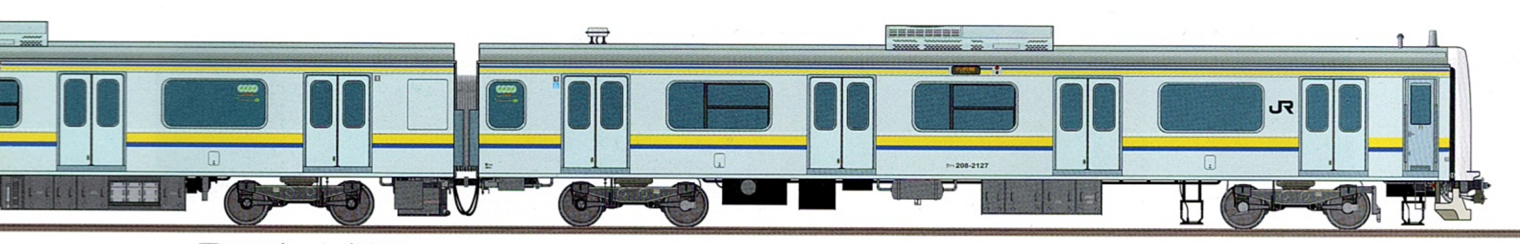




JR東日本 209系 2100番台 房總地區

4 クハ (kuha) 209-2100

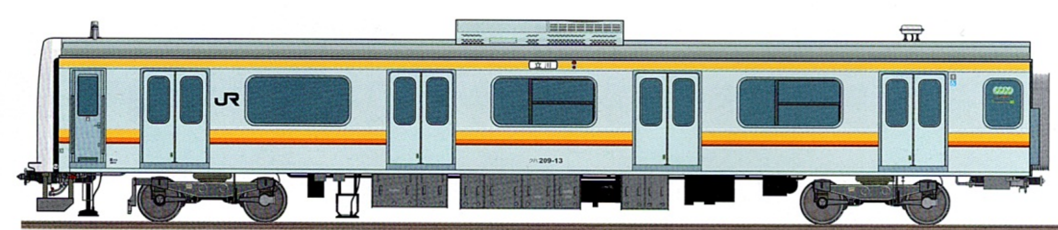
將京濱東北線的0番台改裝後配屬，用來取代113系和211系。前頭車設有半橫向座位（semicross seat），モハ208（moha）則設有廁所。列車有4輛編組和6輛編組二種，氣力式關門機的車輛是2000番台，電動關門機則是2100番台。



2 モハ (moha) 208-2100

1 クハ (kuha) 208-2100





JR東日本 209系 南武線

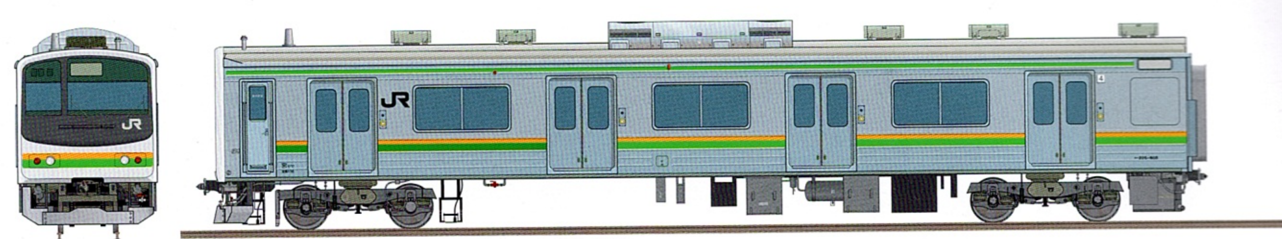
6輛編組的二列和205系一起運用在南武線上，至今尚未確定更換新車款的時程。2005年之後，部分客室窗改為開閉式的。





JR東日本 209系 500番台 中央、總武緩行線

車廂下方內收的廣體車。和E231系的試作車同期推出，使用相同的車體結構。

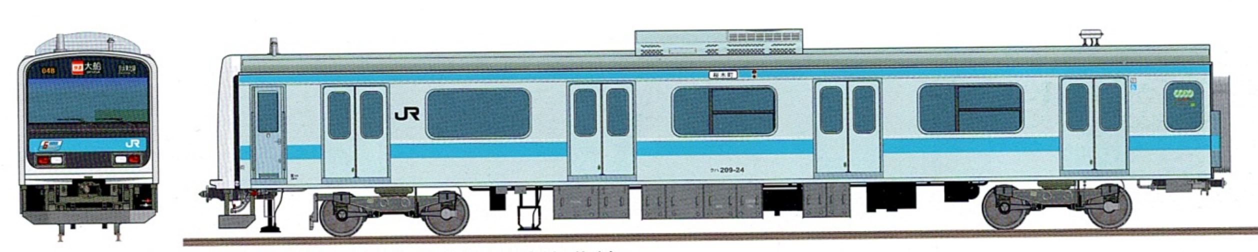


JR東日本 205系 600番台 宇都宮線

和日光線的205系同為2013年3月起運用的車輛。共引進了4輛編組×8聯行駛小金井～黑磯之間的路線。塗色和E231系近郊型等同為湘南色，也會使用在日光線上。

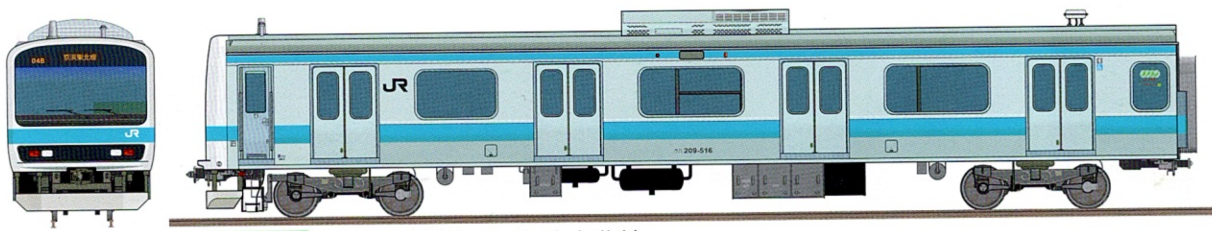


3 モハ(moha) 209-2100



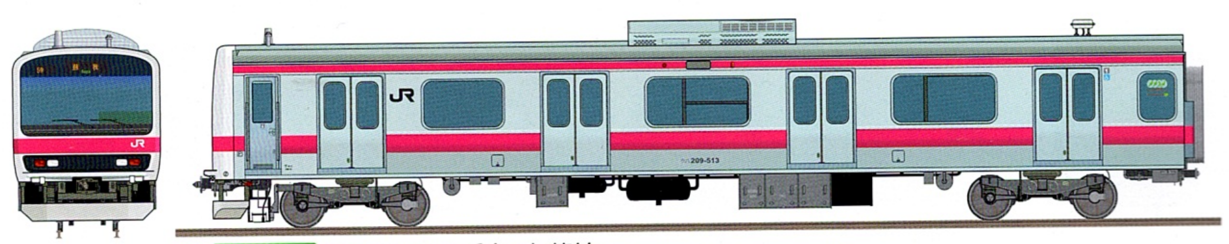
JR東日本 209系 0番台 京濱東北線

JR東日本與東急車輛共同開發的JR東日本首款通勤型電聯車。以試作車901系為藍本，在1993年時以209系之名，量產導入了京濱東北線。這條線上在2010年時全部改為E233系1000番台行駛，209系或是報廢或是改裝後改配他線運用。



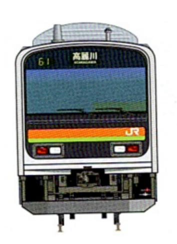
JR東日本 209系 500番台 京濱東北線

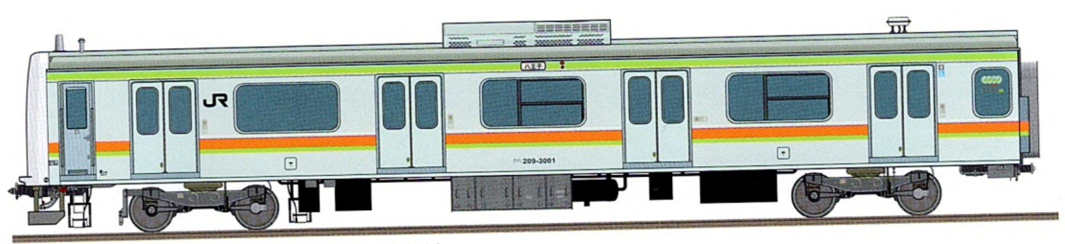
由於京濱東北線的數位ATC工程完成，不夠的車輛由中央、總武線轉配補充。



JR東日本 209系 500番台 京葉線

由京濱東北線轉配屬到京葉線的車輛。除了色帶改為粉紅色之外，集電弓也改為單臂式的。





JR東日本 209系 3000番台 八高線

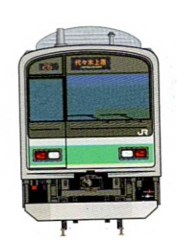
運用在支線上的八高線用3000番台是4輛的短編組。為了因應長時間的停車，備有車門開關按鈕。

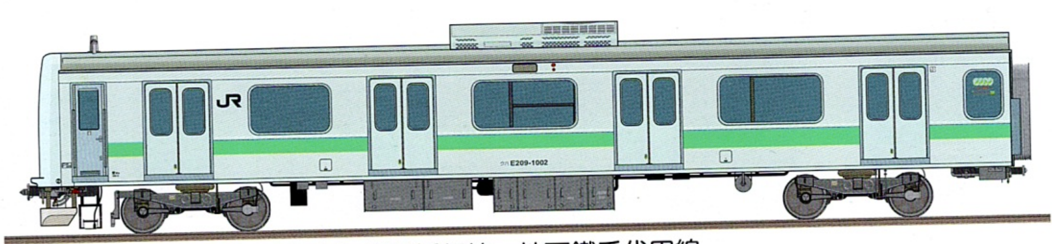




JR東日本 209系 3100番台 八高線

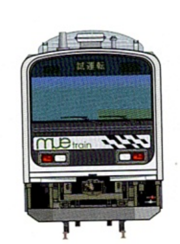
臨海線的70-000形（藍圖是209系）在10輛編組化後剩下的，改配為八高線用的車輛。中間的モハ（moha）則有轉屬車和新製車二種。





JR東日本 209系 1000番台 常磐緩行線、地下鐵千代田線

為了駛入地下鐵線，車體寬度和0番台相同，下方並未收緊。前面設有緊急逃生門，引進的目的在於增加列車數量。





7 クヤ (kuya) 209-2

JR東日本 209系 MUE-Train

將報廢的209系改造成為7輛編組的測試車。用在行駛中檢查軌道，以及測試新世代通訊技術開發和氣壓式懸吊系統的車身傾斜裝置等。



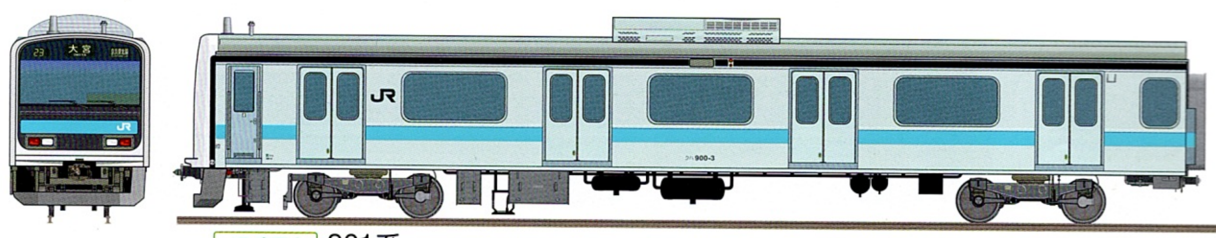


1 クハ (kuha) E330-0

2 モハ (moha) E331-0

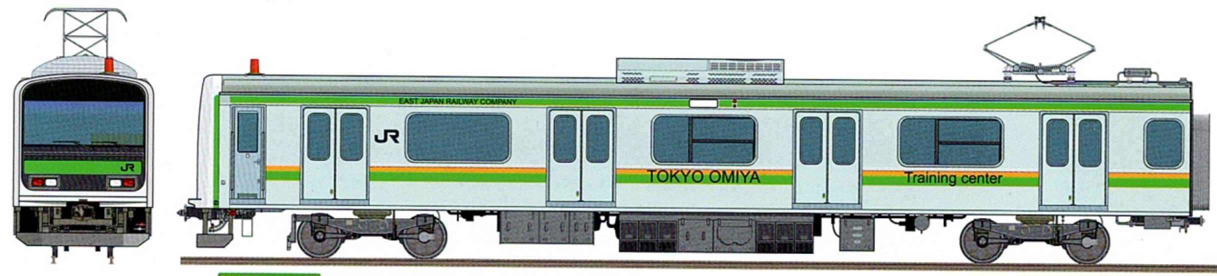
JR東日本 E331系 京葉線

實際上線營運，同時進行新世代通勤電聯車測試的實驗車。車體的連結部分設有轉向架的連接車體是最大特徵。



JR東日本 901系

製造了3列內裝和機器設備各不相同的10輛編組，是209系的試作車。剛出廠時名稱為901系，後在量產改造後改為209系的900番台。



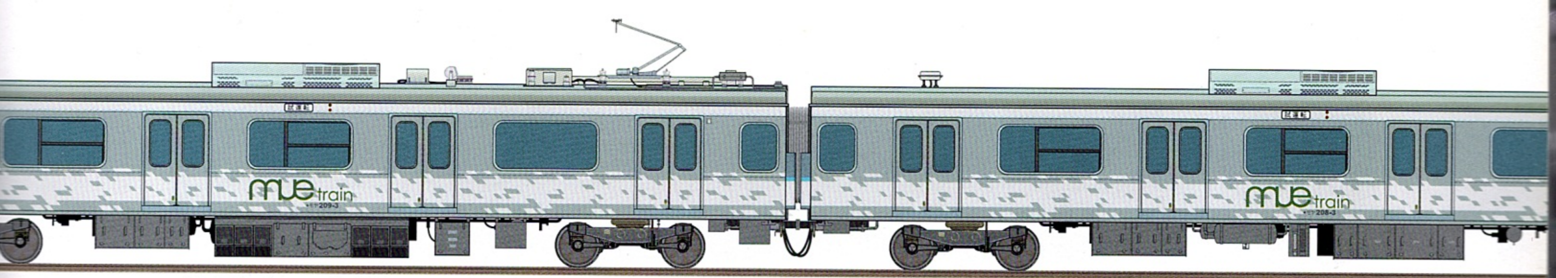
JR東日本 209系改造 大宮地區訓練車

將報廢的209系縮短為2輛編組的訓練車。進行了大規模的改造，做成附有駕駛室的動力車。由於沒有車籍，此車沒有形式名，屬於機械而非車輛。

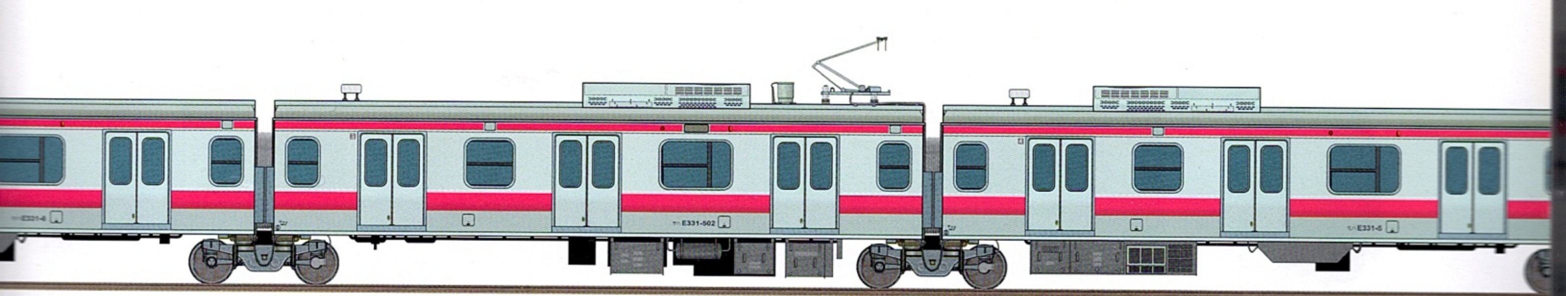


JR東日本 209系改造 橫濱地區、八王子地區訓練車

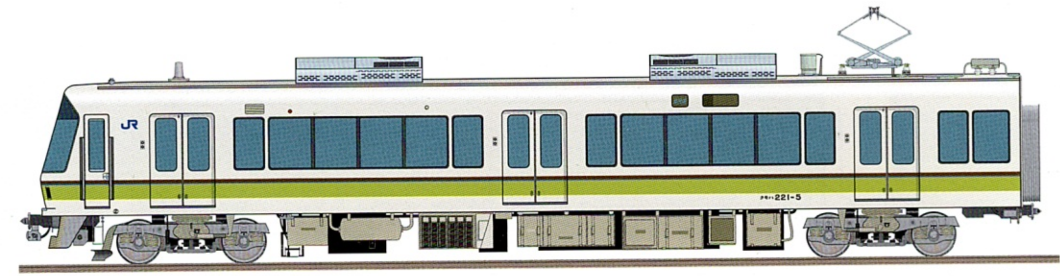
訓練車的駕駛室和客室之間沒有區隔的開放式結構。車頂使用警告燈來取代天線。由於沒有安全配備，不能單獨行駛本線。



6 モヤ (moya) 209-3　　5 モヤ (moya) 208-3

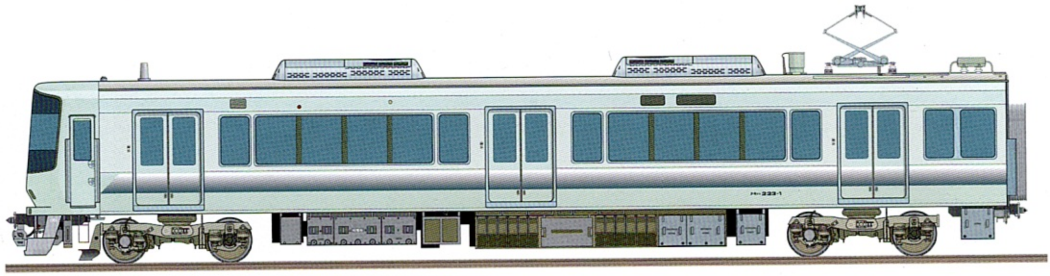


3 サハ (saha) E331-500　　4 モハ (moha) E331-0

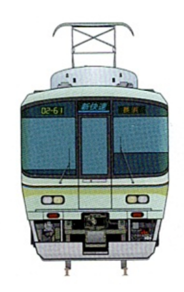
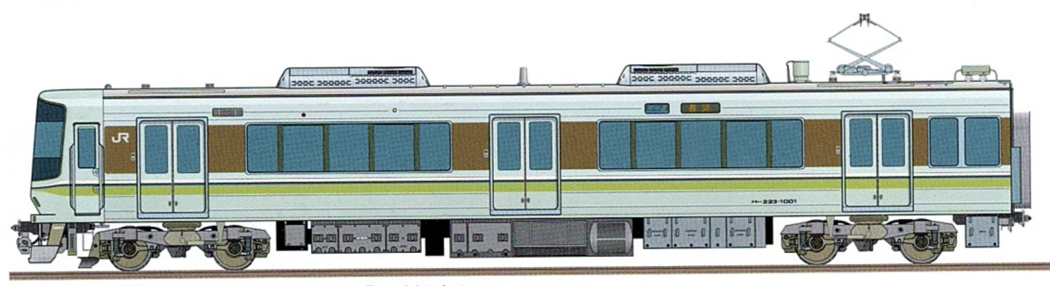
JR西日本 221系

1989年用來取代117系行駛京阪神之間『新快速』的車輛，配備有轉換式橫式座椅。目前則配屬行駛關西近郊區域的支線列車。

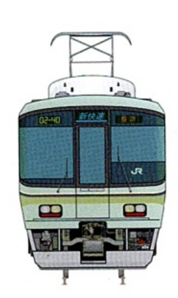
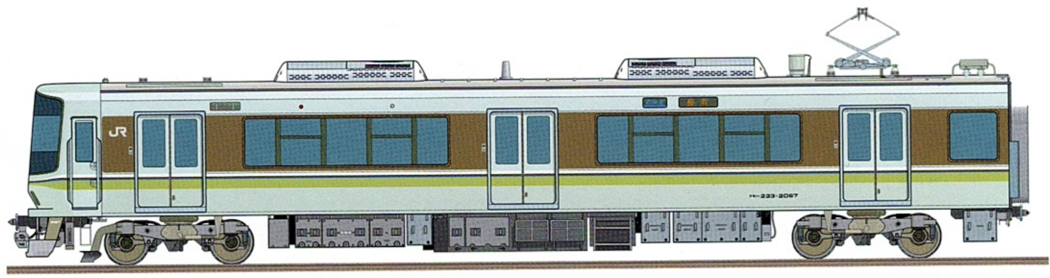
JR西日本 223系 0番台 關空紀州路快速

沿用221系概念的不鏽鋼車身車輛。1993年登場，由於使用在關西國際機場的路線，因此轉換式橫式座椅為1+2列，通道很寬。

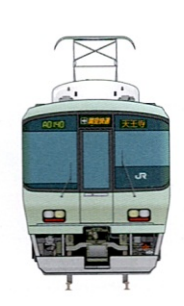
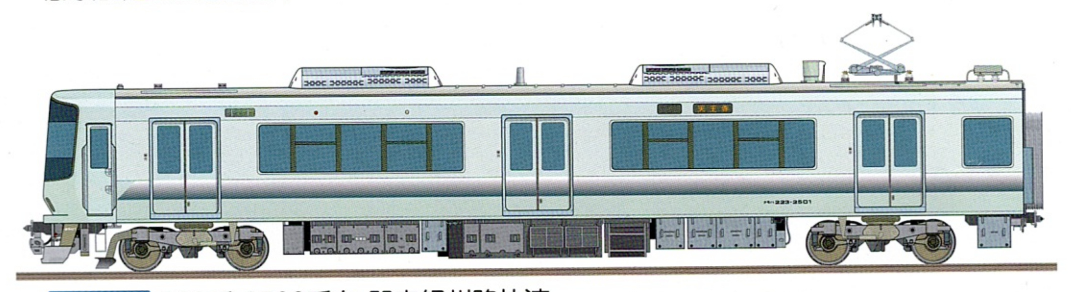
JR西日本 223系 1000番台『新快速』

現在京阪神之間『新快速』使用的車輛，可以開到JR在來線上最高的130km/h速度。最大的運用輛數，為8輛+4輛的12輛編組。

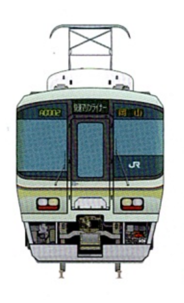
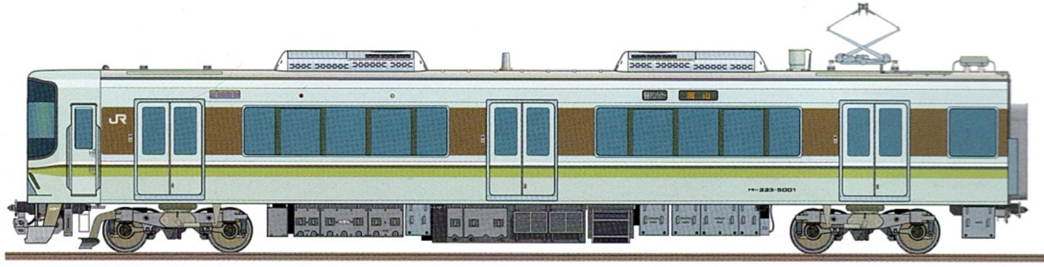
JR西日本 223系 2000番台『新快速』

1999年起新增加供京阪神之間『新快速』用的車輛。由於生產期間長，前面和車體結構、窗戶和塗色型態等細部上可以看出差異。

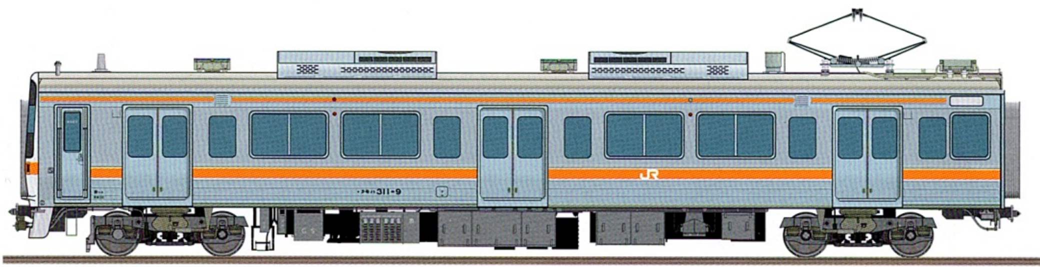
JR西日本 223系 2500番台 關空紀州路快速

關空快速用的增備車也和京阪神之間同樣做了變化。相較於2000番台，只有外觀和塗色不同。

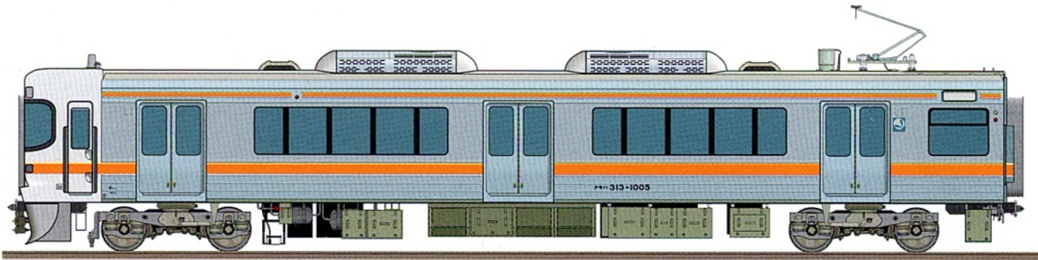
JR西日本 223系 5000番台 瀨戶大橋線

和JR四國5000系共同營運的瀨戶大橋線專用車輛。由於使用貫通扉的緣故，前頭部分的形狀不同。

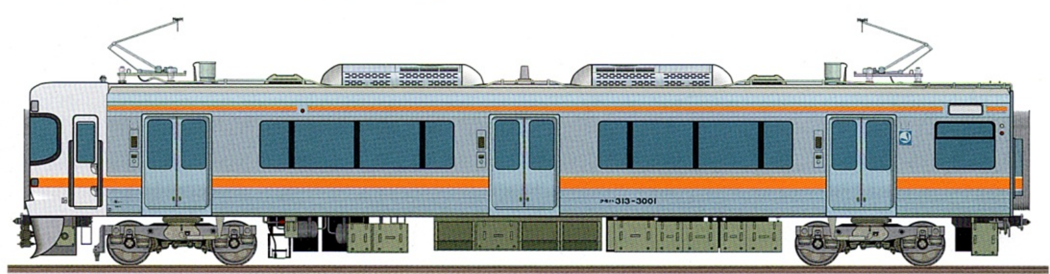
JR東海 311系

JR東海自行設計，於1989年引進的直流近郊型電聯車。圖為前頭車的冷氣加強後的模樣。

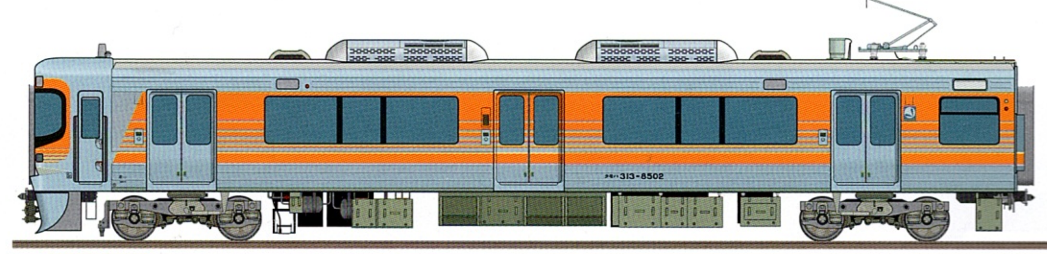
JR東海 313系 1000番台

1999年登場的JR東海主力直流近郊型電聯車。種類眾多，用來區分的番台複雜。1000番台屬於神領車輛區，是使用在中央本線上的轉換橫式座椅車輛。

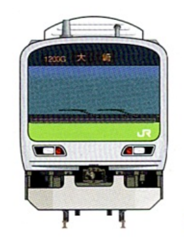
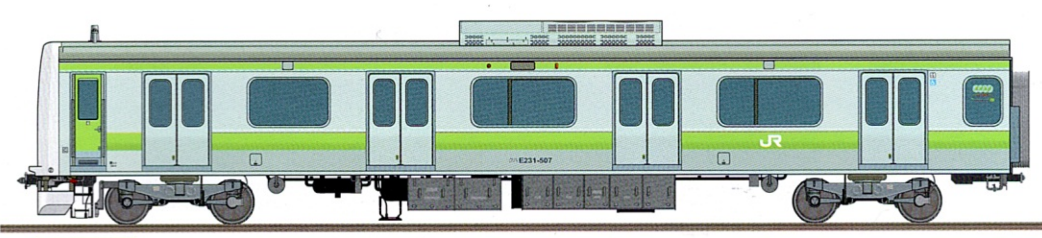
JR東海 313系 3000番台

以支線運用為目的開發的2輛編組非字型座椅車。一人運行對應車，活躍在篠ノ井線、關西本線和御殿場線等線區。

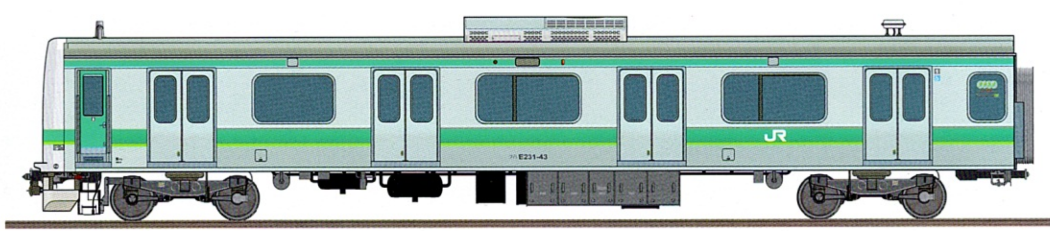
JR東海 313系 8000番台『Central Liner』

中央西線座位指定制的『Central　Liner』用車輛。神領車輛區所屬的3輛編組，313系中唯一有專用塗色的車輛。

JR東日本 E231系 500番台 山手線

現在運行山手線的車輛，前頭是此線專用的設計。為了和月台門能對得上，現在以不含6門車的11輛編組在運行。

JR東日本 E231系 0番台 常磐線快速

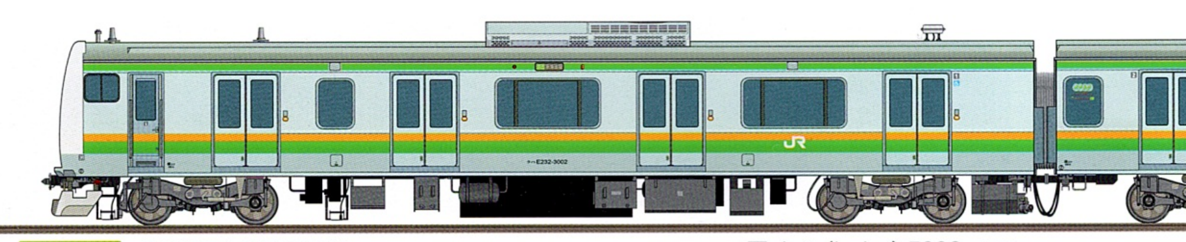
試運行時車體色帶只有蔚藍色一種，但為了預防和常磐緩行線的搭錯車，色帶下方又加了一條黃鶯色的細帶。目前通勤型裡唯一的15輛編組。




JR東日本 E231系 東海道本線、湘南新宿 Line

1 クハ (kuha) E230-8000

2000年春季登場的E231系，一個系列就包辦了通勤型和近郊型的列車。近郊型的部分編組為非字型座椅車，設有濃縮區以因應平交道事故，因此駕駛室寬闊。包含2輛Green Car廂在內的10輛基本編組，加上附屬用的5輛編組，最大是以15輛編組來運行。

JR東日本 E233系 3000番台

1 クハ (kuha) E232-3000

2008年3月在東海道本線上登場的E233系的近郊型版本。2011年9月登場的第3編組起，廁所改在第6車並大量增配，全面取代了該線的211系。2012年9月起也引進到了東北本線和高崎線上，依序取代了211系。圖為國府津車輛中心所屬的第2編組。

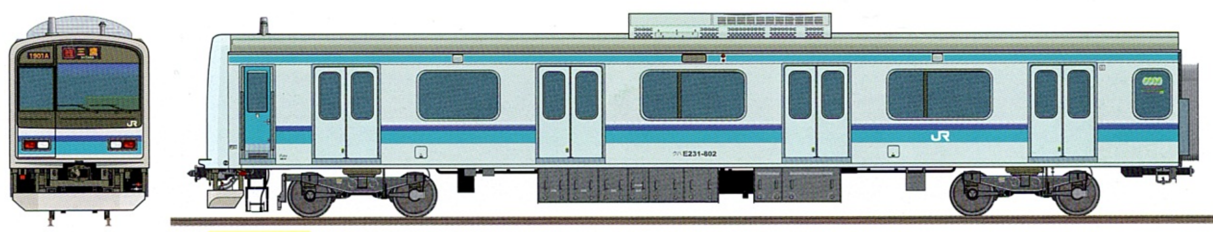


4 サロ (saro) E232-3000



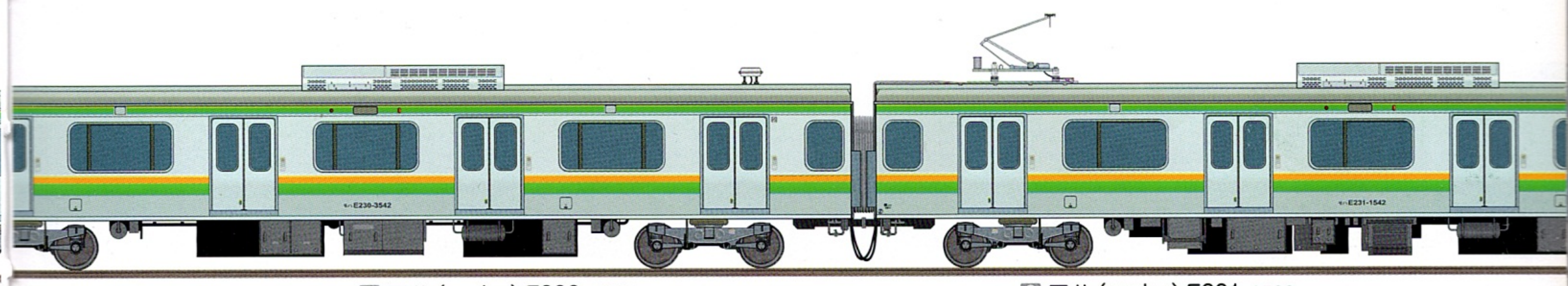
JR東日本 E231系 中央、總武緩行線

2000年時通勤型規格首度引進的路線。外觀類似209系500番台，但包含6門車在內，乘務員室門以黃色帶塗裝以便於辨識。



JR東日本 E231系 800番台

使用在中央、總武緩行線和駛入地下鐵東西線的車輛，是用來取代103系1200番台和301系的車輛。現在所有駛入地下鐵路線的列車都由本型式行駛。



2 モハ (moha) E230-3500　　3 モハ (moha) E231-1500



2 モハ（moha）E232-3400　　3 モハ (moha) E233-3400

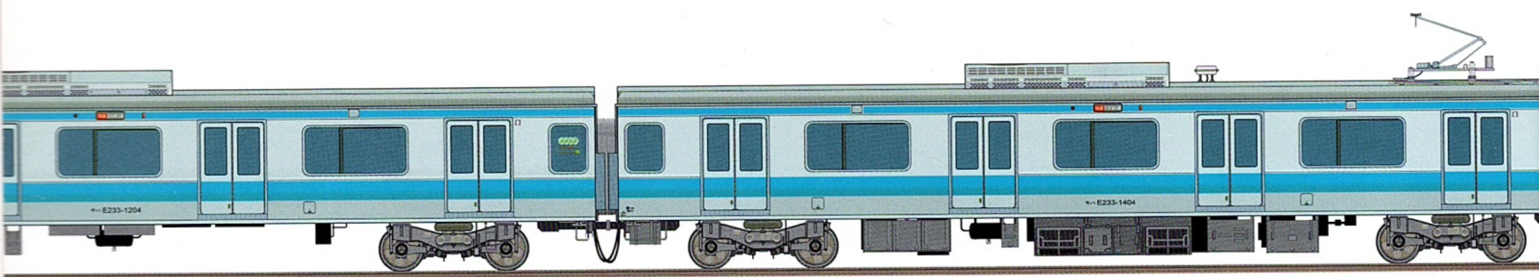


5 サロ (saro) E233-3000　　6 モハ (moha) E232-3000

JR東日本 E233系 1000番台 京濱東北線

2006年登場的E233系，是JR東日本不斷增加配備的直流通勤電聯車。廣體的不鏽鋼車身，主要的系統有二套，故障時也可以運行。1000番台是2007年底配置於京濱東北線，以取代209系的車輛。前頭的運行表示器移到窗下，車身色帶拉到前頭等，和0番台之後的車身有所不同。E233系在2013年度會投入埼京線，2014年度則會引進橫濱線。





9 サハ (saha) E233-1200

8 モハ (moha) E233-1400



6 サハ (saha) E233-1000

5 モハ (moha) E233-1000

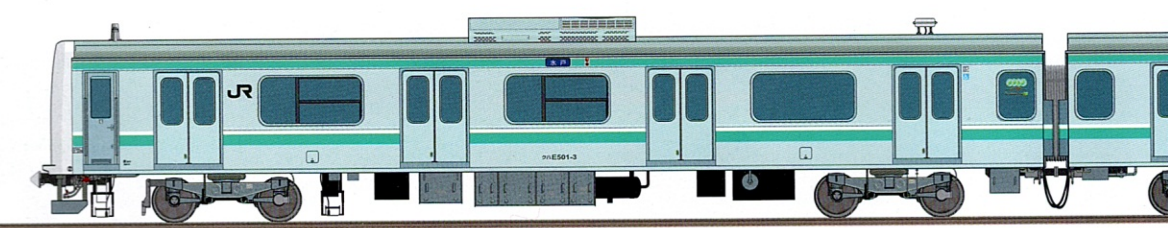




JR東日本 E233系 0番台 中央線快速

使用在中央線快速的0番台，擁有10輛貫通編組和駛入富士急行用的6+4輛的分割編組二種，也使用在青梅線和五日市線上，已將201系全部汰換完成。

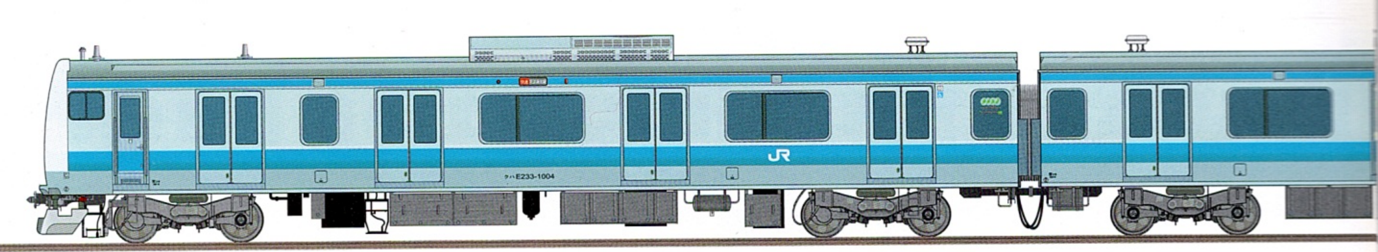




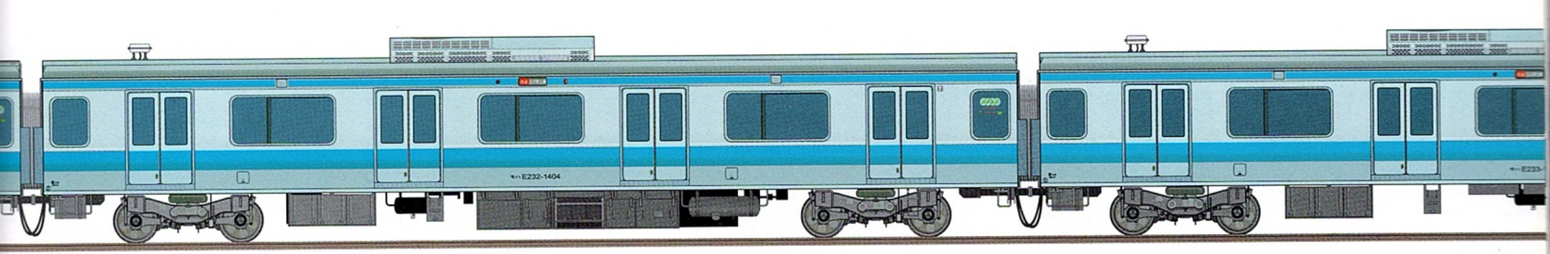
JR東日本 E501系 常磐、水戶線（現狀規格）

15 クハ (kuha) E501-0

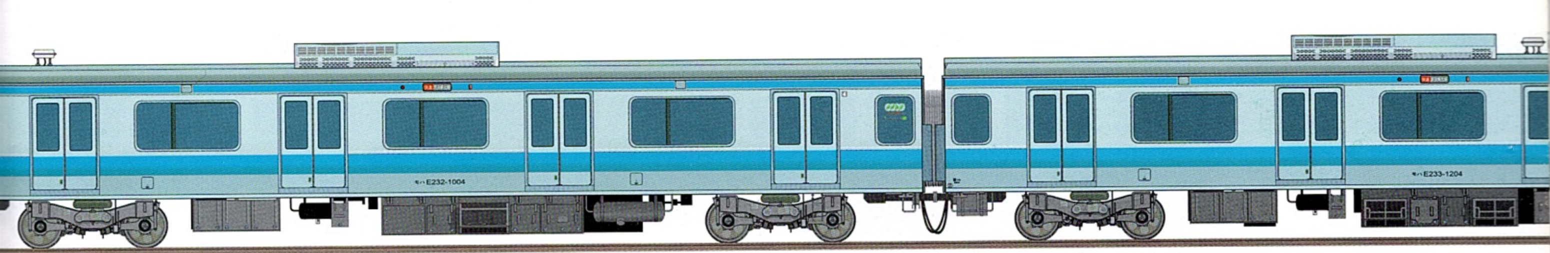
2007年3月的改點時駛入上野站的運用取消，只活躍在常磐線（水戶近郊）和水戶線上。編組上的10輛和5輛並沒有變更，但沒有15輛一起的運行。做了部分クハ加裝廁所、部分側窗改為可開閉式，以及方向幕改為藍色等變更，和駛入上野站時的車身有所不同。



10 クハ (kuha) E233-1000

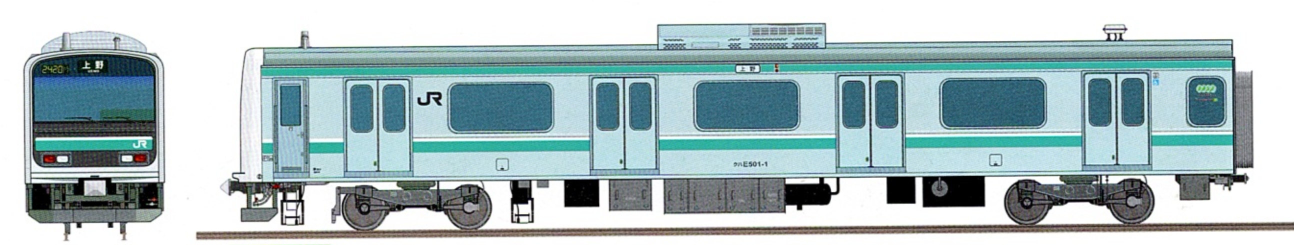


7 モハ (moha) E232-1400



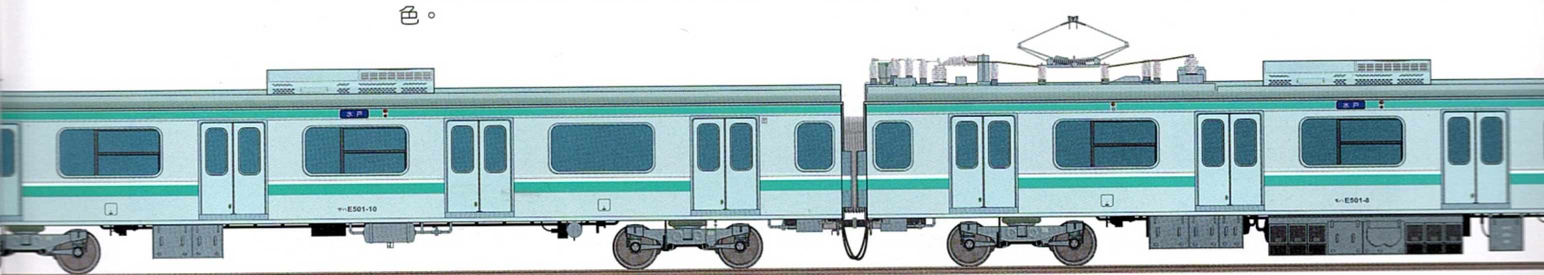
4 モハ (moha) E232-1000

3 モハ (moha) E233-1200



JR東日本 E501系 登場時

以209型為底打造的交直流型的通勤型電聯車。登場時為基本10輛＋附屬5輛的最大15輛編組，上野～土浦間以最高速度120km/h運行。窗戶全部為不可開關的固定窗，外觀簡潔。2004年起地板下方機器改為明亮的灰色。



14 サハ (saha) E501-0

13 モハ (moha) E501-0

JR東日本 113系 橫須賀色 橫須賀－總武快速線

1963年開始量產的直流近郊型電聯車。1980年起，橫須賀線和總武快速線經由東京車站地下線直通運行，編組統一為含Green Car的11輛＋附屬4輛，圖為1994年前後的フナ（funa）Y36編組，連結著和211系的雙層Green Car相同結構的サロ（saro）124。結束了橫須賀線與總武快速線的運行後，橫須賀色的113系仍然活躍在房總地區的支線上，2011年9月運行結束。





2 モハ(moha) 112-1000

3 モハ(moha) 113-1000



5 サロ(saro) 110-1200

6 モハ(moha) 112-1000





JR東日本 113系 湘南色 東海道本線

湘南色的113系在東海道本線上一直運行到2006年。基本11輛＋附屬4輛的15輛編組，附屬編組有JR東日本和JR東海的車輛。雙層的Green Carサロ124，在113系廢車後編入了211系，東海道本線上的Green Car廂自此全面改為雙層車廂。





JR西日本 113系 5800番台 福知山線

將M'c車クモハ（kumoha）112改裝後以2輛編組上線運用，一人駕駛車。辨識方式是湘南色加上白色細帶。



1 クハ (kuha) 111-1600



4 サロ (saro) 124-0



7 モハ (moha) 113-1000

8 サハ (saha) 111-1000



JR西日本 113系 關西本線色

國鐵時代登場的地區限定色車輛，使用了春日大社形象的朱紅色。JR移轉後也保留了大部分原型的模樣，屬於非冷房車。



JR西日本 113系 阪和線色

這也是在國鐵時代制定，只存在於關西地區的塗色。阪和線之外還運用在紀勢本線與和歌山線的局部區間上，2011年12月除役後，這個顏色也跟著消失。




1 クモハ (kumoha) 112-3800

JR西日本 113系 3800番台 福知山線色

活躍在福知山線的篠山口～城崎之間的一人運行用的2輛編組車。由中間車改造的クモハ113平面車頭令人印象強烈。




JR西日本 113系 800番台 福知山線色

800番台是福知山線電化之後立刻引進的改造車，有2輛編組和4輛編組二種，圖為2輛編組用、裝有集電弓馬達車的國鐵時代模樣。



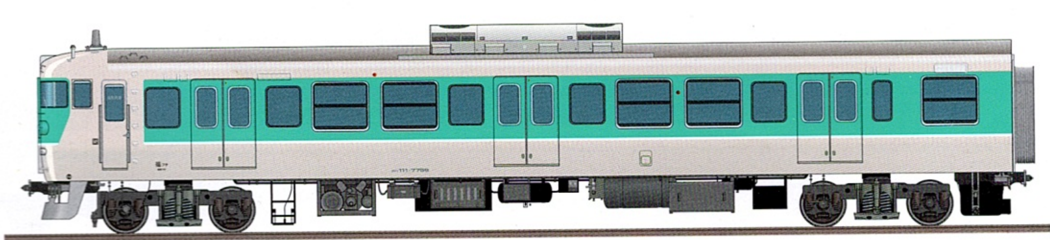

JR西日本 113系 新福知山線色

JR化後引進的福知山線塗色。現在是湘南色和N40更新車，這種顏色已經消失。



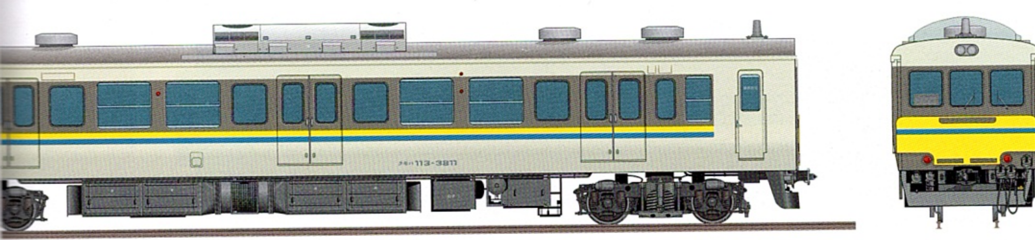

JR西日本 113系 N40體質改善車

JR西日本名為N40的翻修工程施工車。窗戶和排水孔做了大幅度變更。

JR西日本 113系 小濱線色

引進小濱線的N40體質改善車。小濱線的運用結束之後，有1個編組直接以這個顏色轉配屬他地，但後來塗色變更後全面消失。

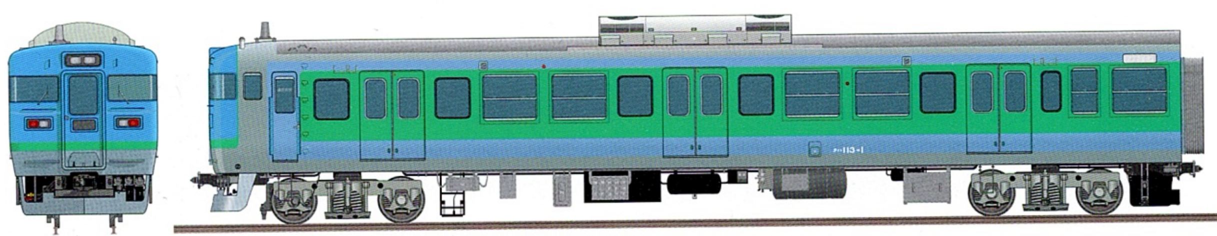


2 クモハ (kumoha) 113-3800



JR四國 111系 JR四國色

到國鐵末期之前都沒有電化路線的四國，JR化之後111系是第一輛電聯車，是塗裝JR四國標準色的改造車。



JR四國 113系 JR四國更新車 藍色

由JR東日本轉移來取代111系的4輛編組。每個編組顏色不同，最早引進的編組是藍色系。



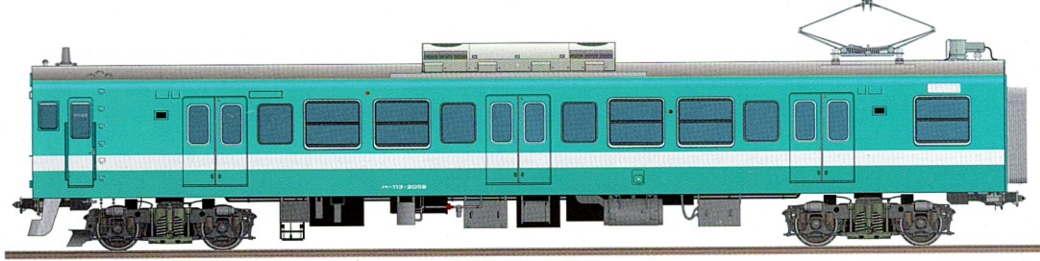
JR四國 113系 JR四國更新車 粉紅色

第2編組採用鮮豔的粉紅色系。モハ113的集電弓加到2支，クハ113則是這改造車誕生的形式。



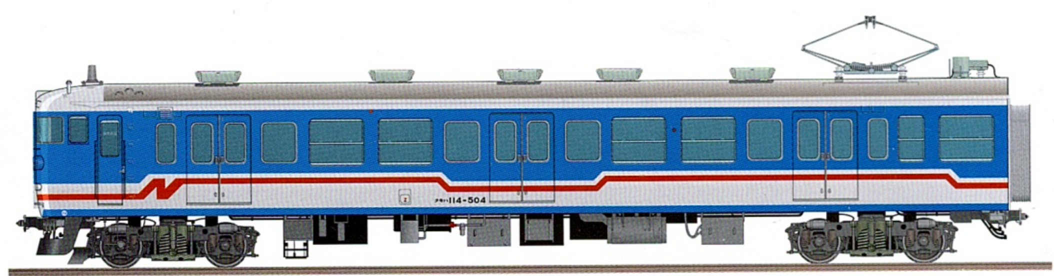
JR四國 113系 JR四國更新車 黃色

第3個編組是黃色和橙色的組合。前面的頭燈周圍有很大的改變。

JR 西日本 113系 紀勢本線 N40體質改善車

為了支線運用的一人運用車，是由改造車搭配的2輛編組。海洋藍的塗色只用在2輛編組，共有2列。

JR 東日本 115系 新潟地區試驗塗色

115系是在113系上加裝坡度抑速軔機等登山裝備的國鐵直流近郊型電聯車。圖為1985年登場時的塗色，是只塗布在部分車輛上的試驗性塗色。



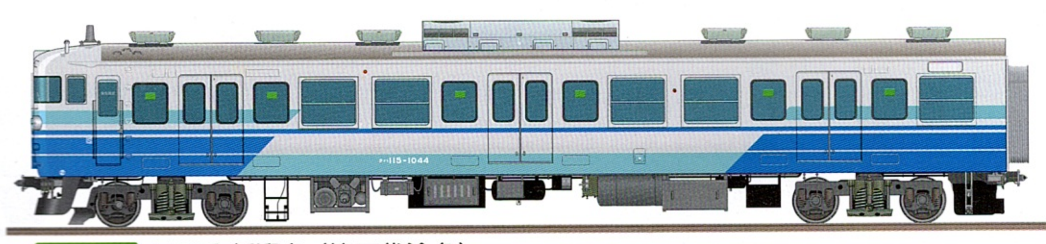

JR 東日本 115系 新潟色（第一代塗色）

新潟地區正式採用的塗色，活躍在上越線、越後線、信越本線等線區。同色系也使用在キハ（kiha）58等氣動車上。




JR 東日本 115系 新潟色（第二代塗色）

1995年左右開始使用的新潟地區塗色。部分車輛經過改造，擁有AU712冷房機2具。

JR 東日本 115系 新潟色（第三代塗色）

藉著翻修工程改變塗色，是現在新潟地區的塗色。以3輛編組為主來改變塗色。



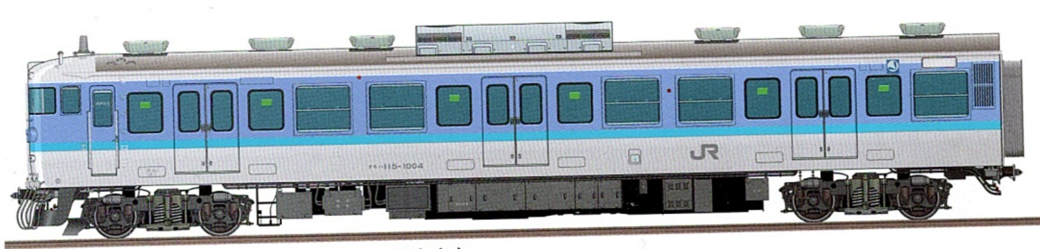

JR東海 115系 身延線色

國鐵時代的身延線115系2000番台是酒紅色搭配白帶，但JR化之後改為湘南色。1998年時為了紀念身延線70週年，將1個編組恢復為身延線色。圖為1998年復活的塗色。




JR東日本 115系 長野色（第一代塗色）

1989年在信州地區登場的塗色。圖為冷房準備車，準備安裝冷氣的地方蓋著蓋子。

JR東日本 115系 長野色（第二代塗色）

長野地區115系現有的塗色。由於和183系的あずさ色同時期出現，非常相似。急行型的169系也有這個色系車輛。




JR東日本 115系 弥彥線色（第一代塗色）

1988年登場的2輛編組弥彥線專用車的塗色。採用的是弥彥神社鳥居外形的設計。



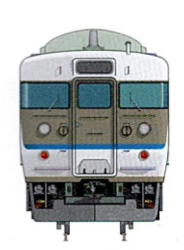
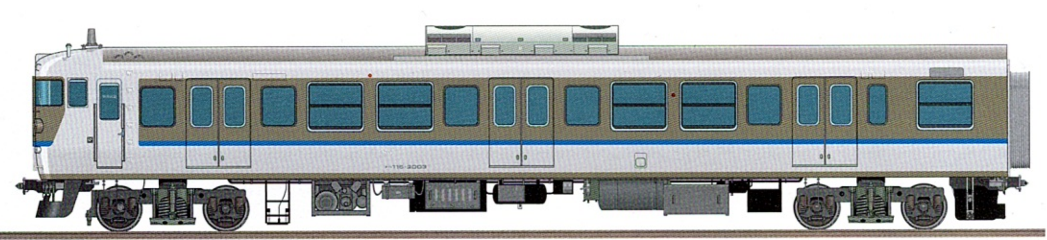

JR東日本 115系 弥彥線色（第二代塗色）

現在活躍在弥彥線上的115系塗色。2輛編組可以一人運行，且改造為全車冷房化。



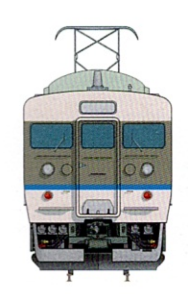
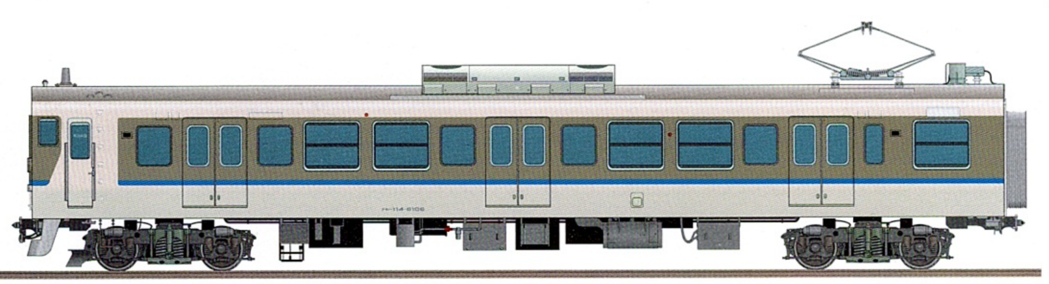

JR東日本 JR東海 JR西日本 115系 1000番台 湘南色

1000番台是拉長椅距的車型，由於車內的設計變更，窗戶也跟著改變。國鐵時代延續下來的湘南色，目前仍存在於群馬區域和西日本區域。

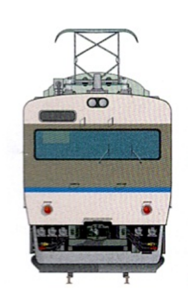
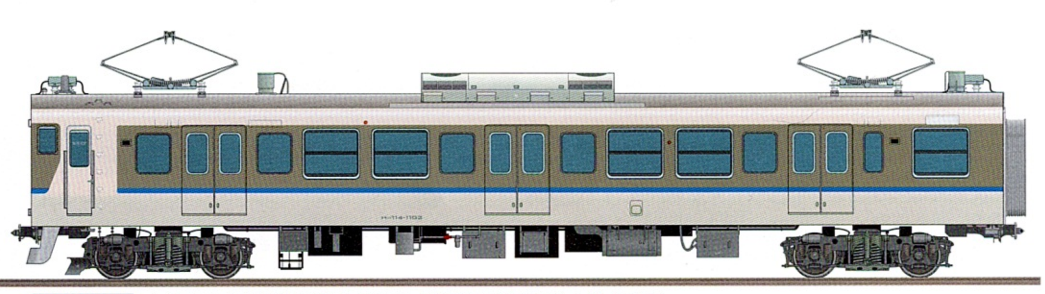
JR西日本 115系 N40體質改善車

主要活躍在廣島地區，經過翻修的車輛。比113系的N40體質改善車底色較白，車廂最下方加了褐色色帶。

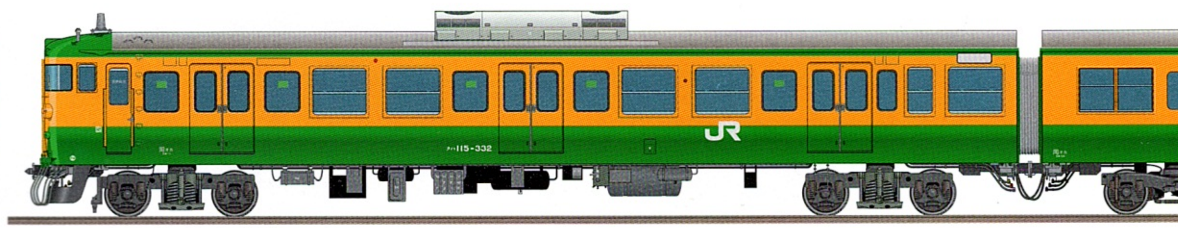
JR西日本 115系 N40體質改善車 前頭車改造車 舞鶴線

為了因應2輛編組的運行，由中間車改造的控制電動車。先頭部為貫通結構。

JR西日本 115系 N40體質改善車 前頭車改造車 伯備線

活躍在岡山為中心的伯備線等線區，前頭車經過改造的N40體質改善車。這個車型的先頭部分是沒有貫通扉的整片玻璃。

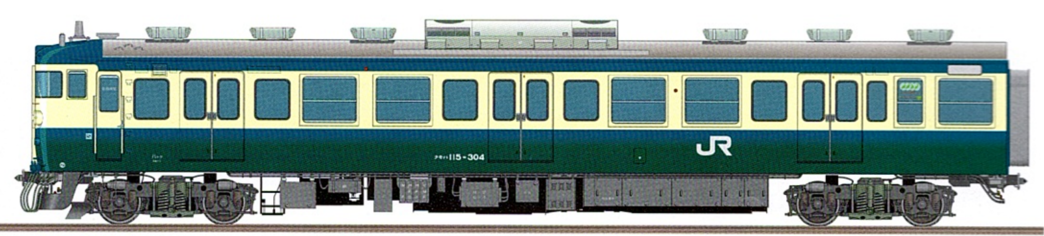



クハ (kuha) 115-300

JR西日本 115系 湘南色 岡山地區 加入 3500番台的編組

將117系4輛編組化之後剩下的中間車編入115系的編組。外觀和3000番台相似，但由集電弓的位置可以區別出來。





JR東日本 115系 中央東線 橫須賀色

前方的塗布方式和113系的橫須賀色不同。中央本線上至今仍可看到的國鐵色，也有「山橫須賀色」之稱。





JR西日本 115系 3000番台 瀨戶內色

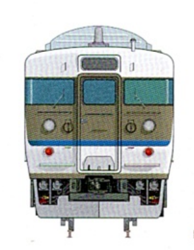
使用在廣島地區，備有轉換橫式座椅的車輛。編組上有全列車都是3000番台的編組，和只有前頭車是3000番台的編組。





JR西日本 115系 3000番台 City Liner 色

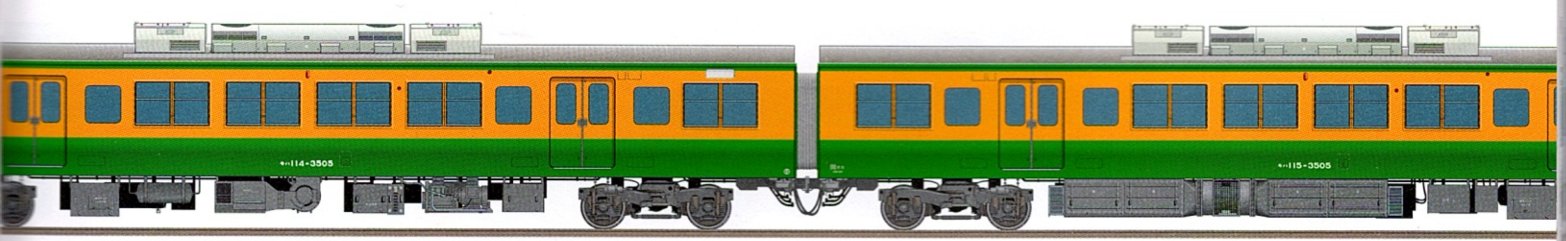
引進作為新廣島機場列車用的車輛塗色。另有加入改造自117系的中間車3500番台的編組。





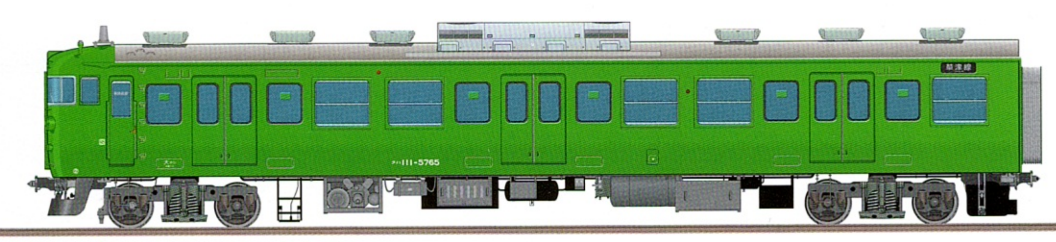
JR西日本 115系 3000番台 N30體質改善車

做了拆除通風設備等大規模翻修工程的車輛，雖然沒有N40般劇烈的改變，但塗色相同。



モハ (moha) 114-3500　　モハ (moha) 115-3500

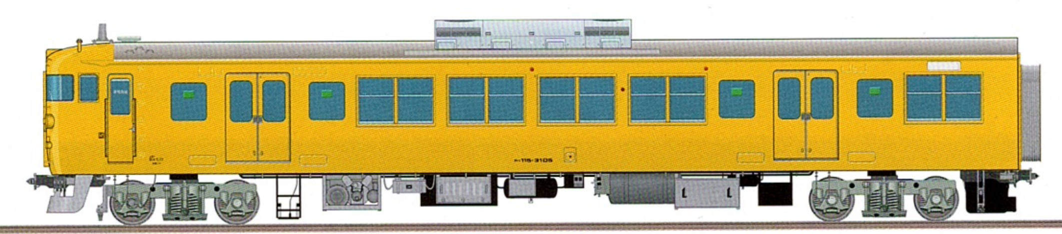




JR西日本 113系 京都地區色

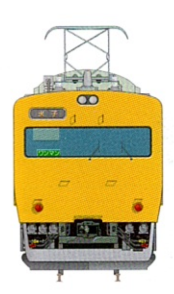
JR西日本將國際時代製造的鋼製車塗色，按照地區改塗上單一色調。京都地區和山陰本線、湖西線等都是單一的「綠色」。





JR西日本 115系 3000番台 中國地區色

山陽本線和伯備線等中國地方使用的顏色是「黃色」。由於範圍極廣，需要改塗的車輛既多，車種也多。圖為廣島的115系3000番台，3門的115系和105系也陸續進行改變塗色中。

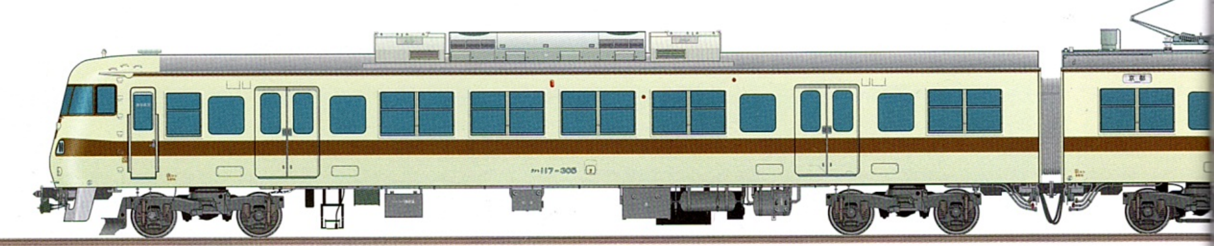




JR西日本 115系 N40前頭車改造車 中國地區色

岡山近郊的國鐵型鋼製車，也是改塗為中國地區色的對象。115系的N40體質改善車，在側窗部分做了大幅度改造，其中的伯備線用前頭車改造車クモハ114-1100番台，平面車頭是極為特殊的。單色化下這個特徵更加突顯，是個不容易找出國鐵時代風貌的大改造。

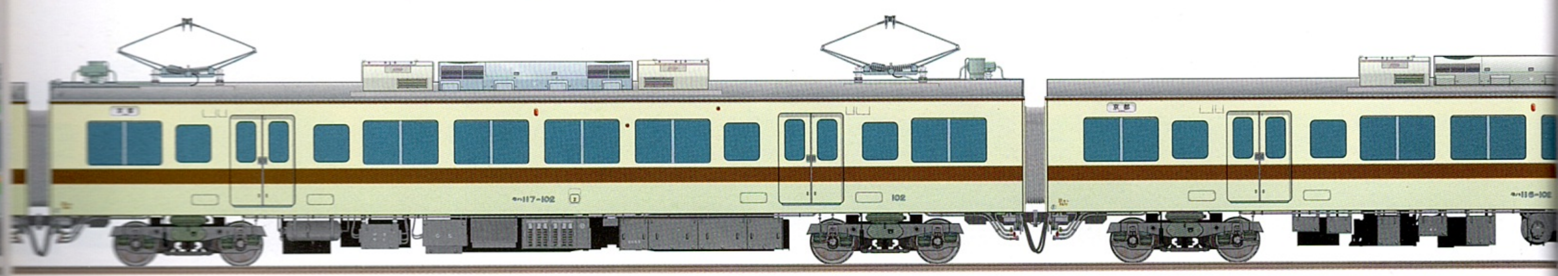




JR東海 **JR西日本** 117系

1 クハ(kuha)117-300

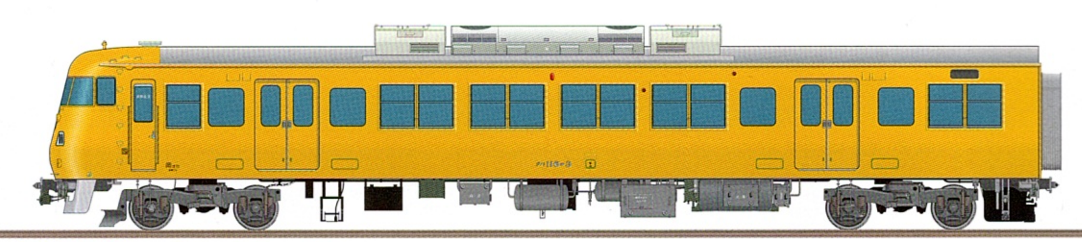
還在國鐵時代的1979年時，開始作為京阪神間的『新快速』使用。圖為京都總合運轉所的S03編組，是由0番台改造成非字型座椅、2段窗的300番台，與轉換式橫式座椅1段下降窗的100番台同在一列裡的罕見編組。



4 モハ(moha)117-100

5 モハ(moha)116-100

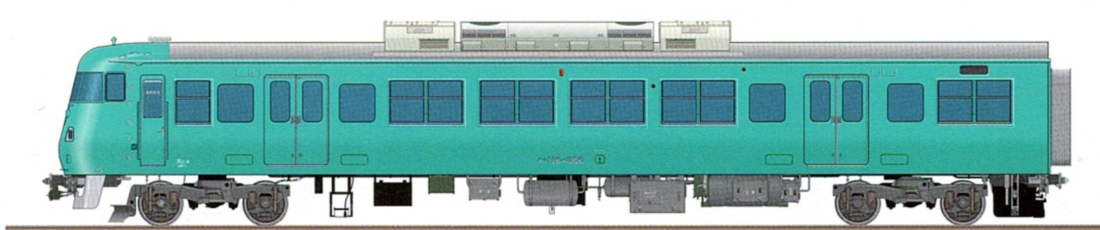




JR西日本 117系　中國地區色

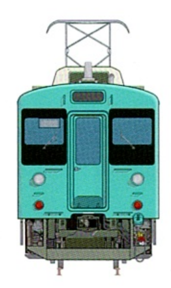
原為SUNLINER塗色的岡山地區117系也改為當地塗色。由於鋼製車輛必須每8年重新塗色，因此到了2018年左右時所有的對象車輛都將改成這個塗色。

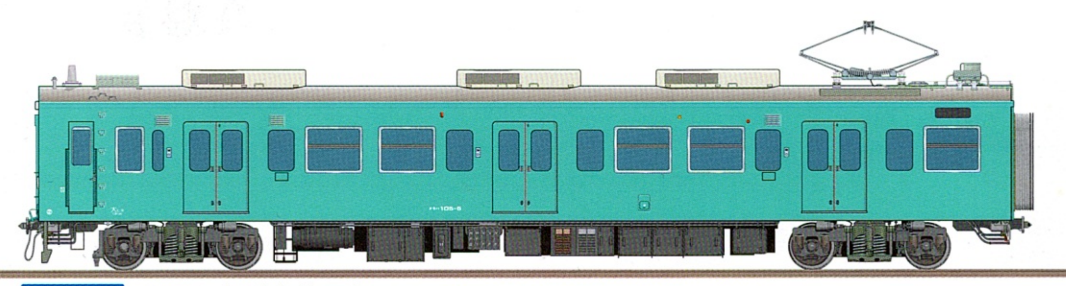




JR西日本 117系 和歌山地區色

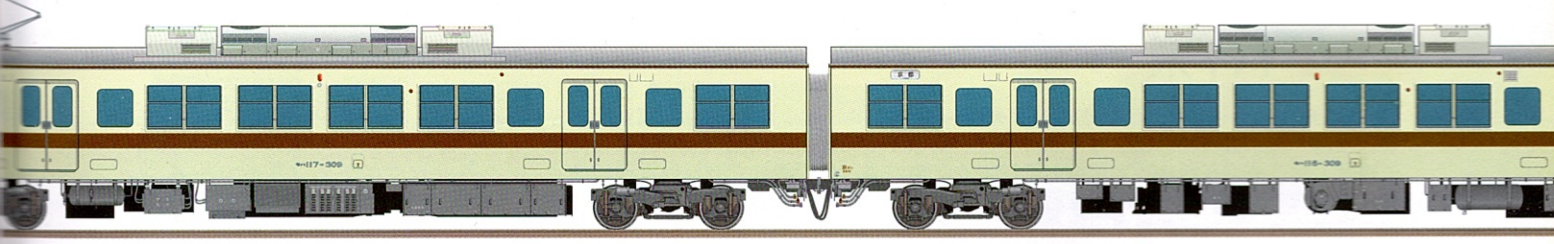
和歌山地區的指定顏色是「藍綠色」。由於日根野電聯車區所屬的117系是蔚藍底色搭配薰衣草色帶，因此只是沒有了色帶，底色調改變不大。據說改塗為單色的費用，每一輛可以節省20萬日圓。





JR西日本 105系 和歌山地區色

在和歌山線等線區運行的105系，也變更為和歌山地區色。圖為N40體質改善車，窗框換新。另外的113系也改塗為和歌山地區色。

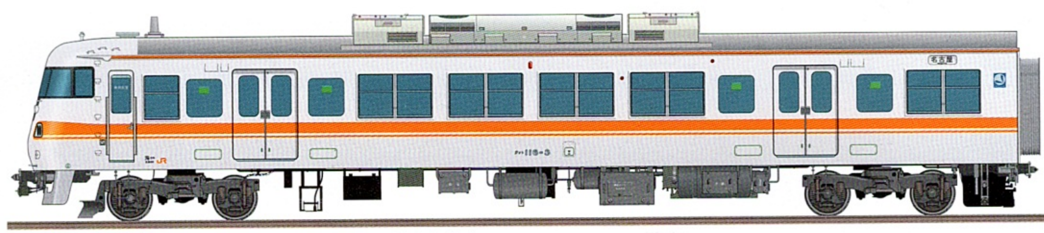


2 モハ (moha) 117-300　　3 モハ (moha) 117-300



6 クハ (kuha) 117-300

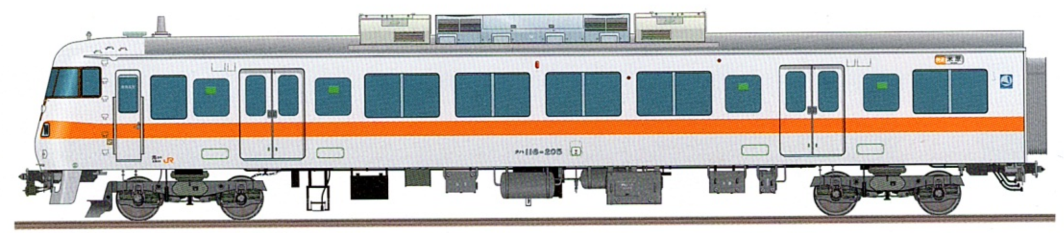




JR東海 117系 中京色（第一代塗色）

名古屋地區117系使用和京阪神用車輛相同的塗裝登場，由JR東海接收之後改塗為JR東海的塗色。

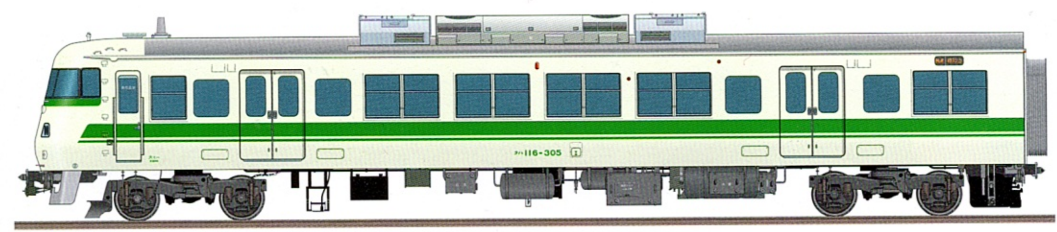




JR東海 117系 中京色（第二代塗色）

將色帶單純化後的現在塗色。均為4輛編組，雙向的前頭車中有1輛是沒有廁所的100・200番台。





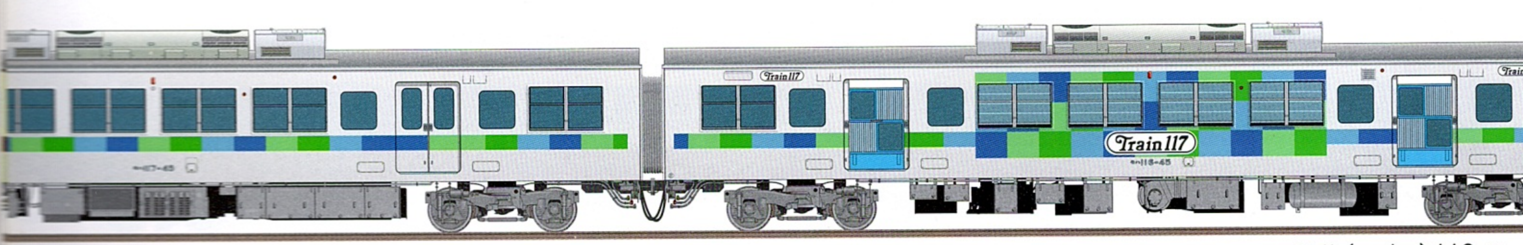
JR西日本 117系 福知山線色

車端的座椅改為長椅後引進到福知山線的車輛塗色。現在已離開福知山線，改配屬在嵯峨野線和湖西線。

JR東海 117系 Train117

2010年登場，由117系改造而成的展望列車。將モハ116-45門與門之間的窗戶開放、撤去座椅，將木製長椅面窗配置，做成行駛中可以享受和風吹拂的風空間。配屬在大垣車輛區，除了運用在飯田線等路線的臨時觀光列車之外，不同季節和運行區間還可能添加包膜裝飾。原先只有モハ116進行了改裝，但後來モハ117也更改了塗色。現在前頭車也變更塗色，全編組都是專用塗色。





モハ（moha）117-45　　モハ（moha）116-45



JR東海 JR西日本 117系 100番台

1986年做了大幅更改的增備車，轉向架也更換為無枕梁式。京阪神地區是以編組為單位增備，而中京地區則只引進了將6輛編組改為4輛編組時的前頭車。

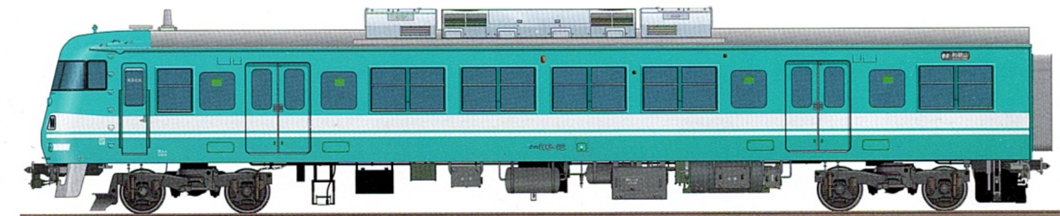




JR西日本 117系 SUN LINER

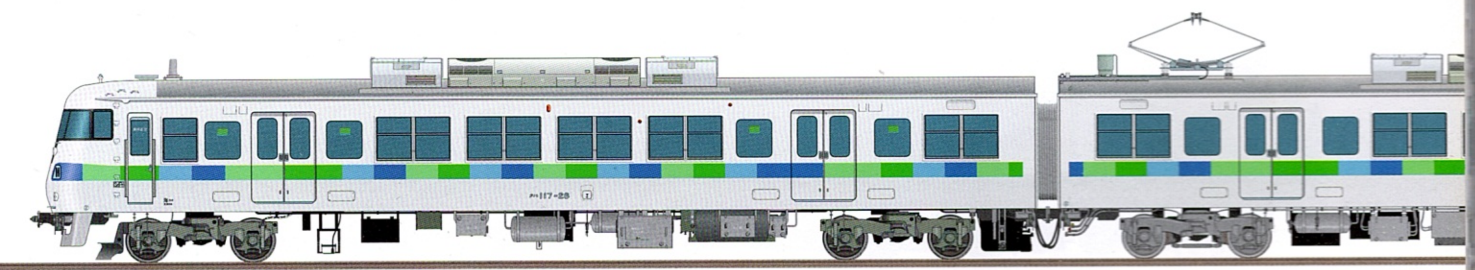
活躍在岡山地區的4輛編組。車輛是由京阪神轉配，4輛編組後多餘的中間車，則編入其他的8輛編組或是115系內。



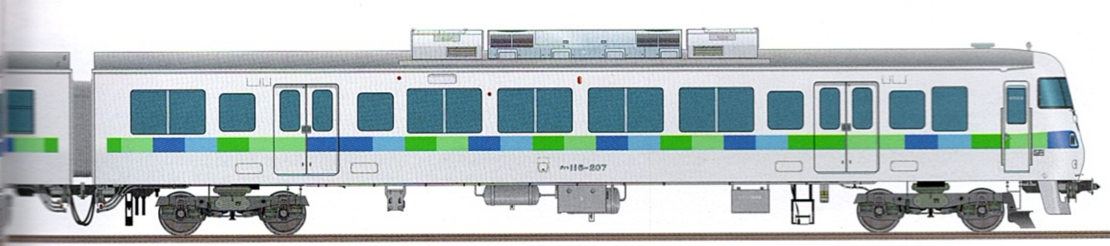


JR西日本 117系 和歌山色

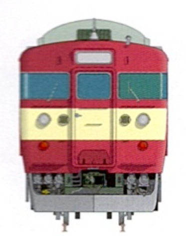
2002年登場的117系塗色。和285系同為海洋藍，另外加入了二條白色帶。主要配屬在以和歌山為中心的紀勢本線西部運行。



クハ (kuha) 117-28



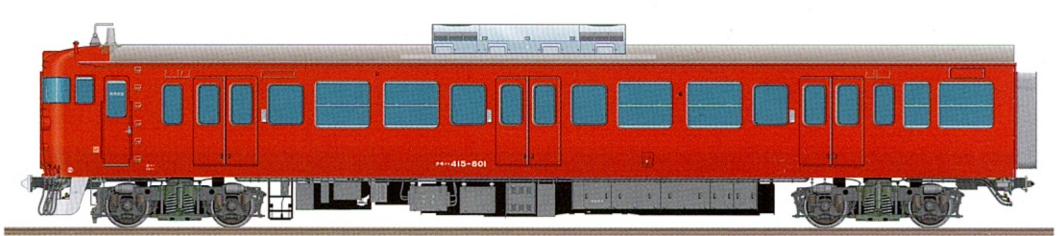
クハ (kuha) 116-207




クハ (kuha) 411-200

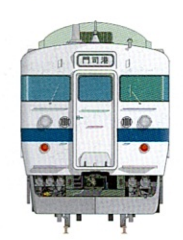
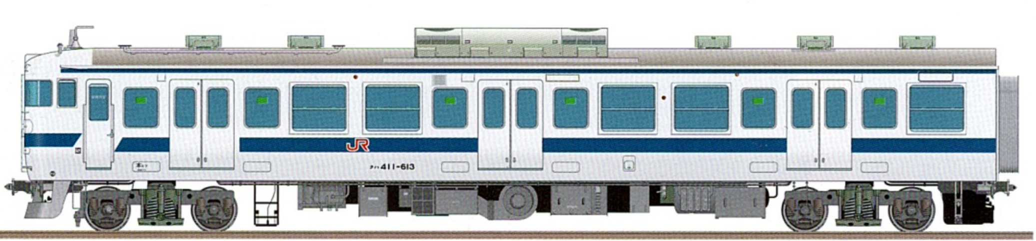
JR東日本 JR九州 415系 100番台 國鐵色

配備非字型座椅的近郊型車輛交直流兩用版本，100番台是椅距增大的車輛。圖為國鐵時代的車輛，前頭車的『禁煙車』標示很有時代的感覺。

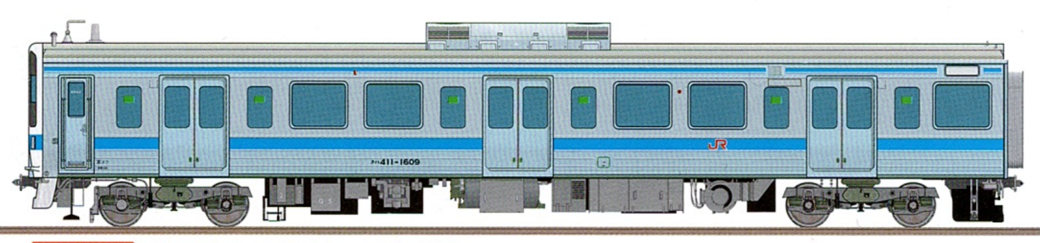
JR西日本 415系 800番台 七尾線色

JR西日本將國鐵型鋼製車輛改為當地單色塗色時的七尾線415系。北陸地區的指定色雖然是「藍色」，但七尾線是「紅色」，是一種塗色只使用在一個線區的唯一例子。

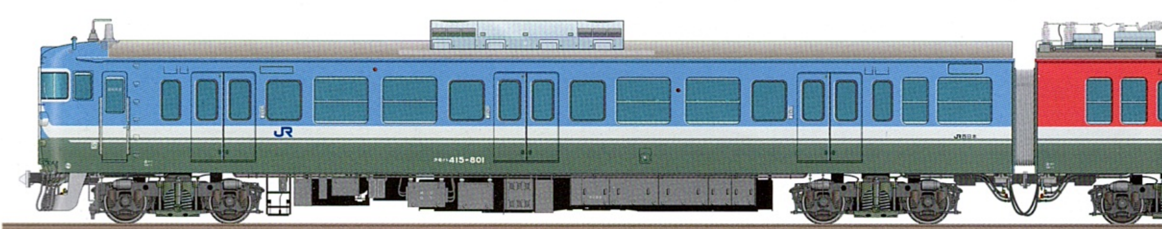
JR九州 415系 500番台 JR九州色

國鐵末期由常磐線配屬到九州的車輛塗裝，只在窗上方加上色帶便成為了JR九州的標準塗色。500番台是出廠即為長椅的車型。

JR九州 415系 1500番台 JR九州色

引進九州地區的1500番台，塗色和常磐線不同，有著亮藍色的色帶。近年來因為拆除通風設備，車頂像是插畫般的感覺。

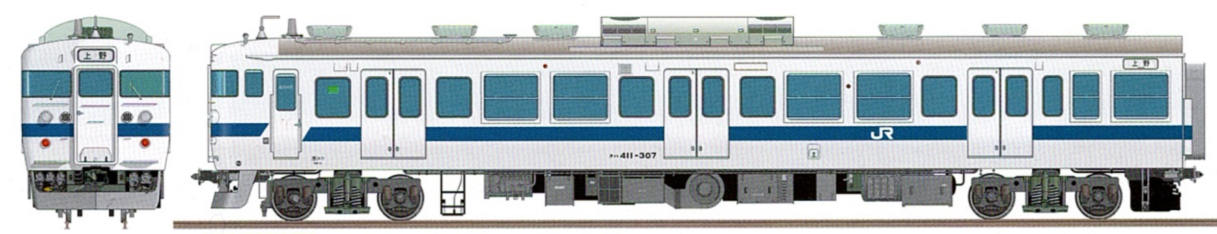
クモハ (kumoha) 415-800

JR西日本 415系 800番台

JR西日本唯一的415系，是將使用485系改為183系後拆掉交流機器的113系改造而成的。塗色是七尾線登場時的原色，通風設備已拆除。

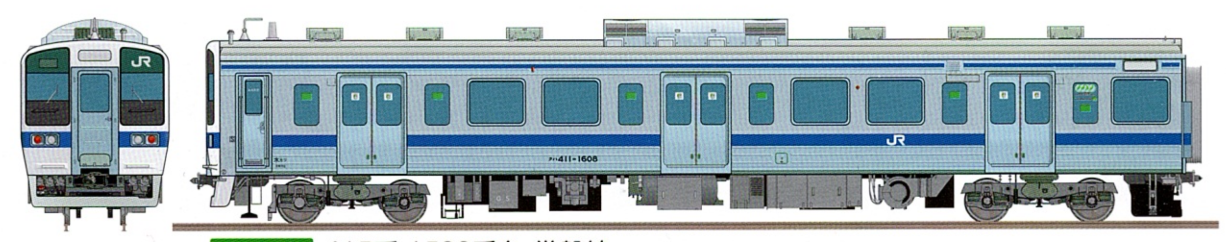


モハ (moha) 414-100　　モハ (moha) 415-100



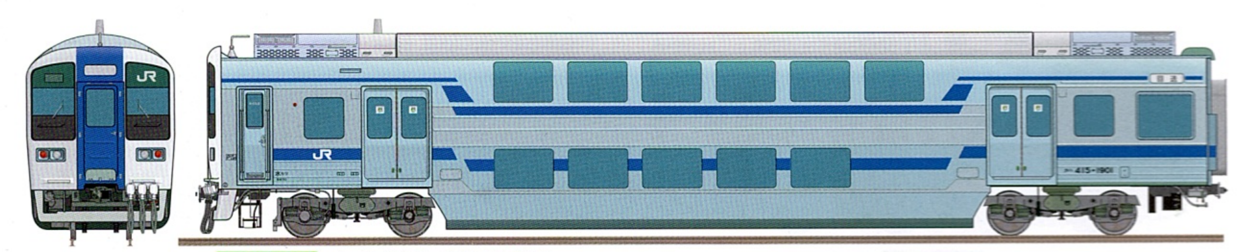
JR東日本 415系 300番台 常磐線色

筑波萬國博覽會時設定的常磐線新塗色。7輛的基本編組和上野～土浦間的15輛編組運行也同時實施。クハ411-307、モハ414・415-8之後，窗戶改為模組化的窗框。



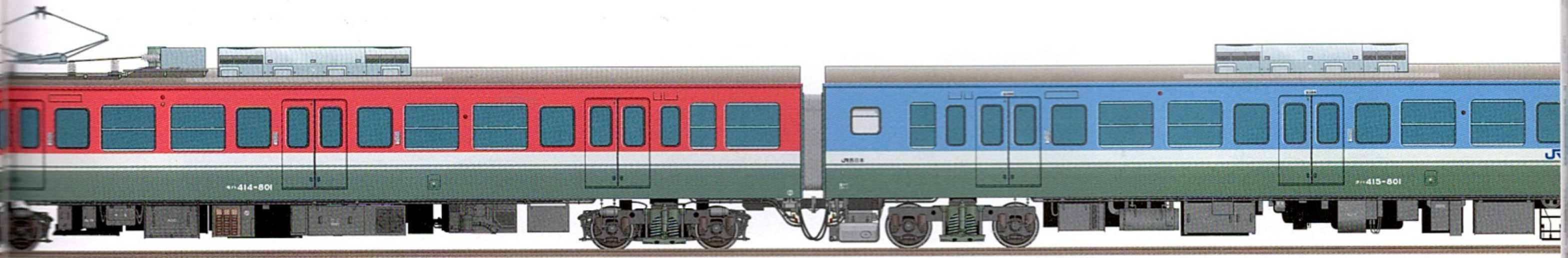
JR東日本 415系 1500番台 常磐線

車輛是直流近郊型的211系，但控制系統使用415系的系統打造完成，和原有車輛搭配共通運用。現在行駛土浦、小山～原町之間的路線。



JR東日本 クハ415 1900番台

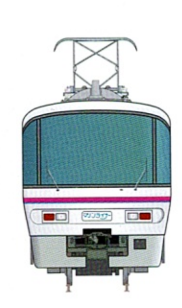
為了提升普通車的搭車率，而於1991年推出的雙層車輛。運用在常磐線上，但沒有量產而於2005年除役。

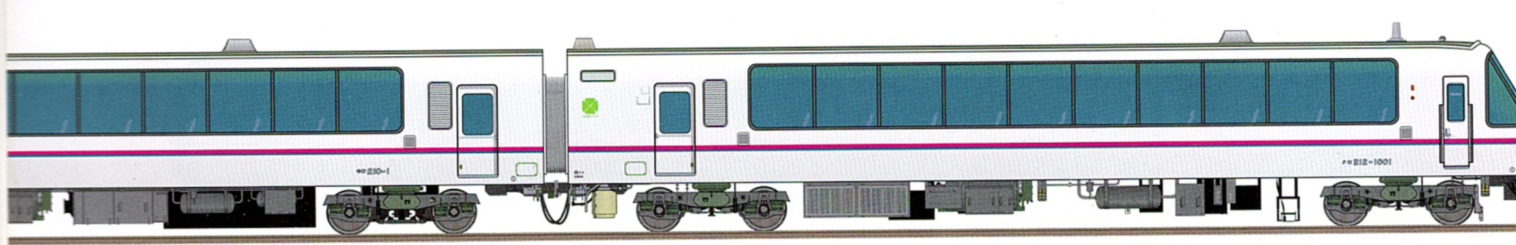


モハ (moha) 414-800　　クハ (kuha) 415-800

JR西日本 211系 『Super Saloon Yumeji』

由3輛高底盤景觀車編組的Joyful Train，和213系的景觀Green Car結構相同，但由於是MM'編組，因此名稱是211系；當初主要活躍在瀨戶大橋線上。在較クロ212的快速『Marine Liner』稍晚的2010年3月時除役。





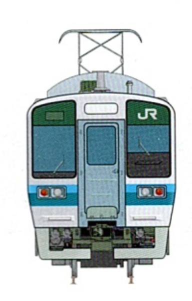
モロ(moro) 210-0　　クロ(kuro) 212-1000

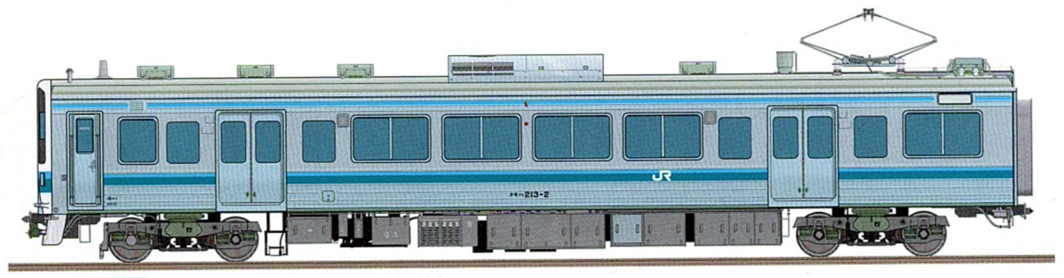




JR西日本 213系 クロ212

備有5種顏色的快速『Marine Liner』用クロ212。由於需要跨越瀨戶大橋，鋼鐵製的車體無法抵抗鹽害，因此由5000系＋223系5000番台取代。





JR西日本 213系 0番台 瀨戶大橋線

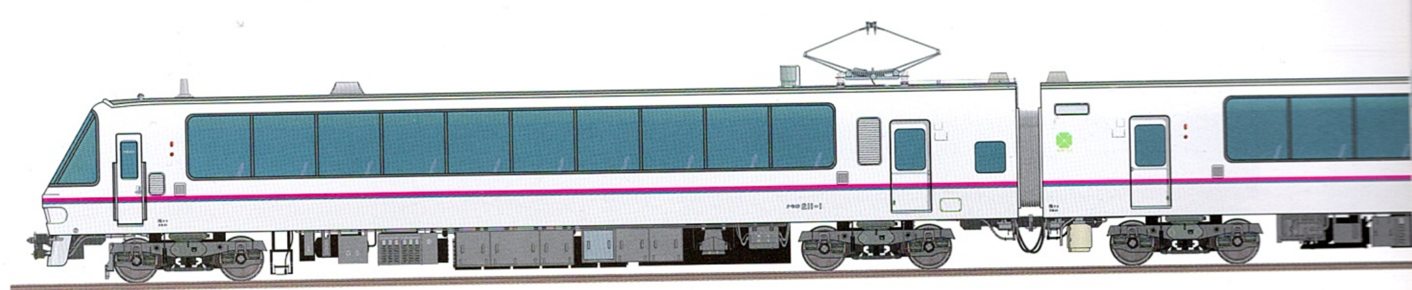
國鐵末期登場的213系，是將211系修改而成，門改為2個並配備轉換橫式座椅。編組方式為1M2T的3輛編組，部分編組含クロ212。



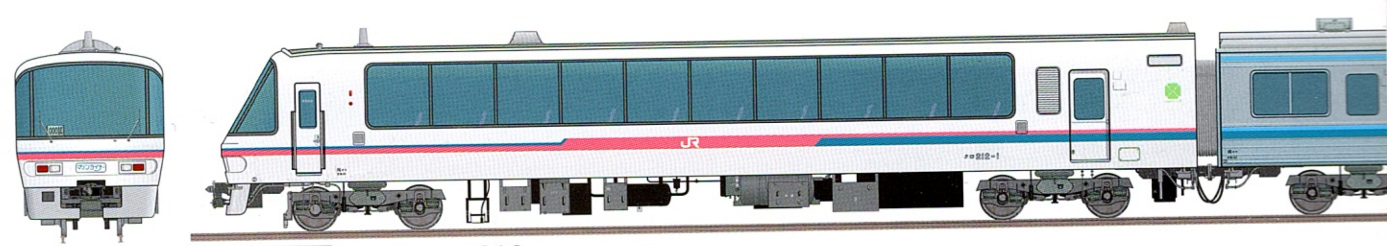


JR西日本 213系 クハ213 100番台 前頭車改造車

213系現在已結束瀨戶大橋線的運用，改以全部普通車形態運用在地方支線。由於2輛編組導致前頭車不足，因此部分由中間車改造而成。

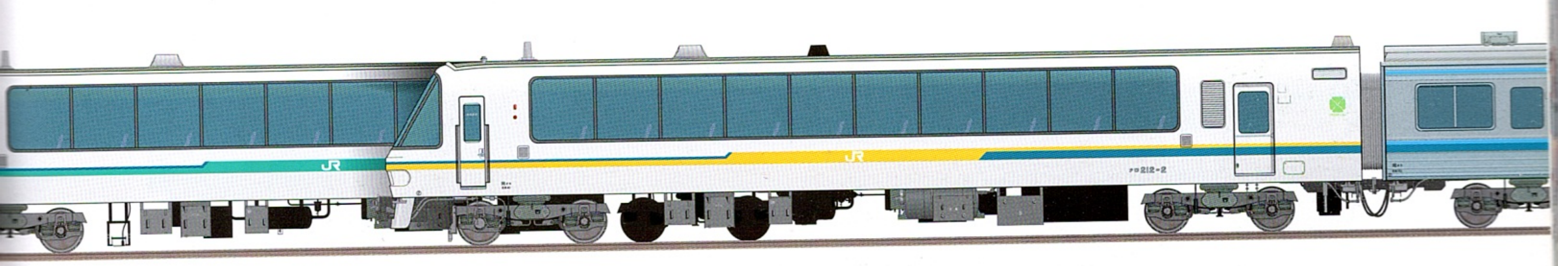


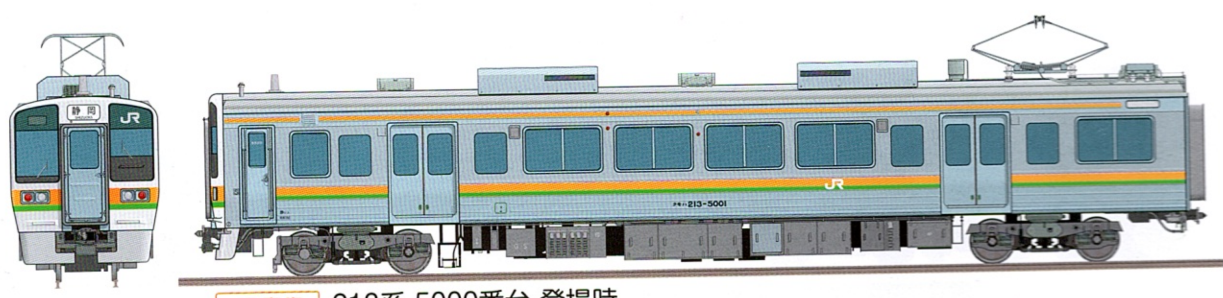
クモロ (kumoro) 211-0



JR西日本 213系 クロ212

213系的Green Car，每一節車廂都有不同的塗色。由於加大車窗，因此使用了強度較高的鐵製車體，但無法抵抗鹽害而短命告終。





JR東海 213系 5000番台 登場時

活躍在JR東海的213系於1989年登場。全部為2輛編組，有著湘南色的色帶環繞。冷氣機的形態和0番台不同。



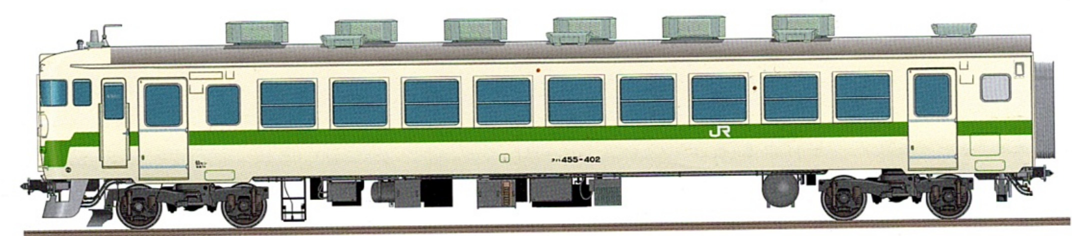
JR東海 213系 5000番台 單臂式集電弓車輛

現在運用的車輛除了地板下改塗為灰色之外，也變更為單臂式的集電弓。過去主要使用在關西本線，但現在進行了裝設廁所（クハ212）和增加半自動車門開關等改造後，改在飯田線運用。



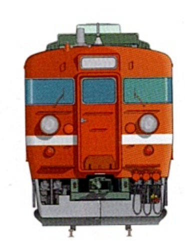

JR西日本 JR九州 475系 國鐵急行色

2門橫式座椅的急行型電聯車。475系為直流／交流60Hz的規格；國鐵急行色雖然一度消失，但2000年時在JR九州復活。圖為前部大型標誌燈的國鐵時代原型車型。

JR東日本 455系 東北色

以仙台為中心的區域，廣泛使用在國鐵型車輛上的塗裝。455系是直流／交流50Hz專用車。クハ455 400番台是由クモハ165・169改造編入455系的車輛。




JR西日本 475系 北陸色（第一代塗色）

國鐵末期的1985年時出現在各地的地區塗裝，使用在北陸本線的普通車。413系和419系也採用這種塗裝，但JR後改塗成新塗色。



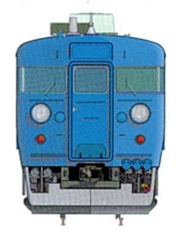

JR西日本 475系 北陸色（第二代塗色）

1988年制定的現有北陸本線的塗色。北陸地區的車輛為了預防被隧道的冰柱劃傷，將前面的標示部分遮了起來。



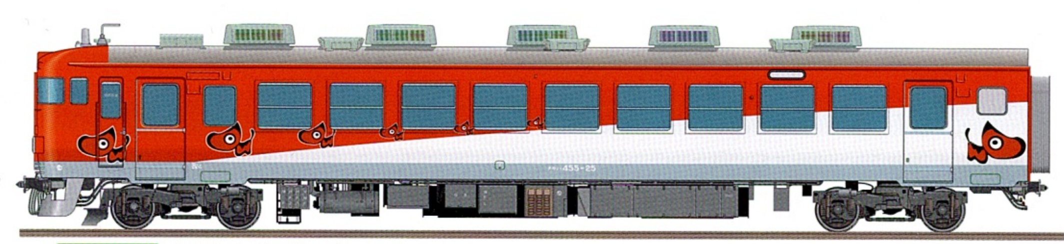

JR九州 475系 JR九州色

和415系的塗色相同，活躍在JR九州的區域內。圖中的クハ455 500番台，是因為短編組而將多餘的Green Car改裝成前頭車以因應不足的車輛。



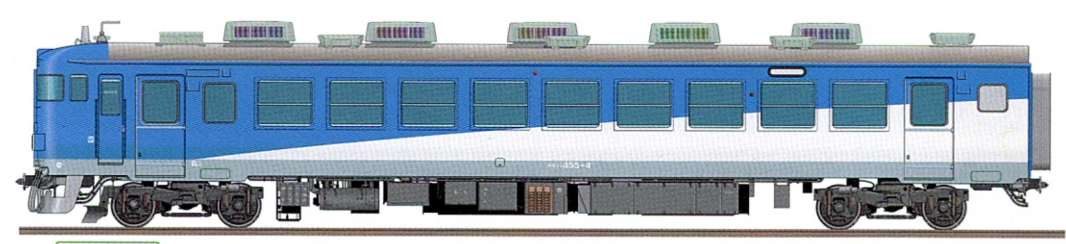

JR西日本 475系 北陸地區色

JR西日本推動的國鐵型鋼製車體當地塗色當中，改塗北陸地區「藍色」之後的模樣。將二代塗色的色帶塗滿全車體，承襲了路線色系的形象。

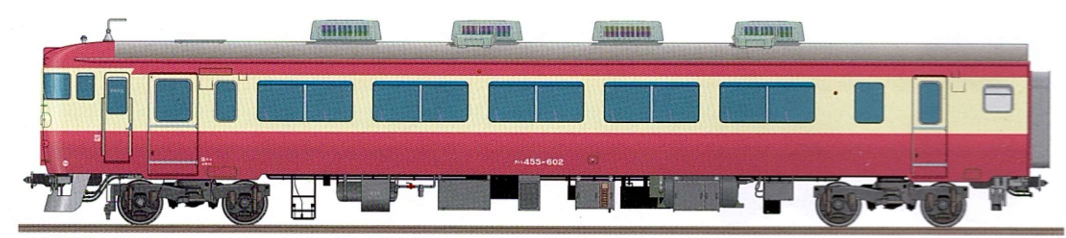
JR東日本 455系 磐越西線 あかべぇ

塗繪有會津的活動吉祥物『あかべぇ（Akabee）』圖樣的車輛。2007年時，隨著磐越西線色的除役而消失。

JR東日本 455系 仙山線

和磐越西線同型但塗色不同。車端部改配置長椅，但無法因應尖峰時間的需求，在塗掉logo後轉到東北本線等線區運用後，回復到東北地區色。

JR東日本 455系 クハ455 600番台 改造當時

由急行用車退了下來，改以短編組行駛普通車的緣故，將多餘的Green Car改裝成前頭車以因應不足的部分。車窗和車門部分還保留有原車的模樣。



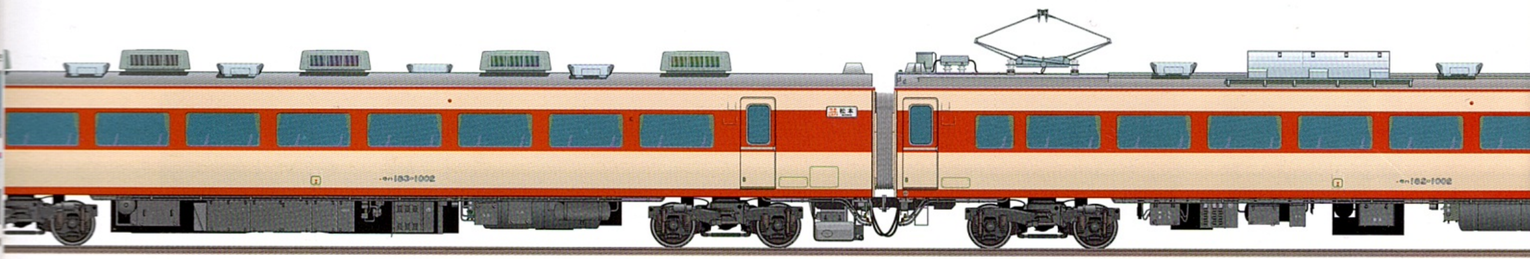

JR東日本 455系 クハ455 600番台 東北色

1段式下降窗因為雨水滲入而容易腐蝕，因此由サロ165改造的車輛，在Green Car時就已改裝了2段式的窗戶模組。

JR東日本 183系 1000番台『あずさ（azusa）』

國鐵時代打造的直流用特急型電聯車，使用了2門方式以節約上下車的時間。183系可以大分為前面有貫通門，モハ183裝有集電弓的0番台，以及沒有貫通門，集電弓裝設在モハ182上的1000番台二種。後者擁有耐寒耐雪結構，使用在『とき（toki）』。上越新幹線通車後則長期使用在『あずさ』上。圖為國鐵時代的1000番台。



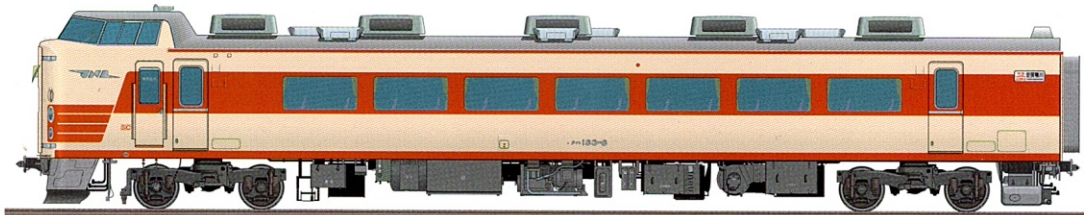


11 モハ（moha）183-1000　　10 モハ（moha）182-1000



7 サロ（saro）183-1000

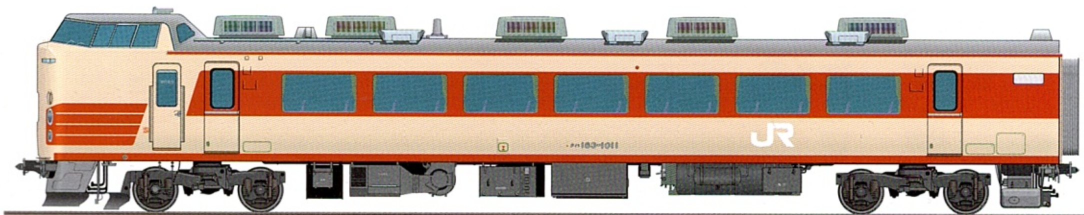




JR東日本 183系 0番台

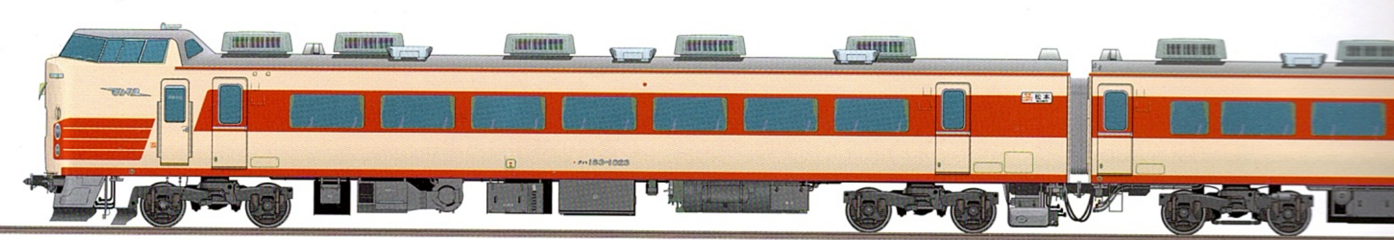
首先用於房總線的特急上。由於考慮到地下區間的緊急逃生和2列併結，因而前面設置了貫通門。圖為國鐵末期裝設列車無線電之前的模樣。



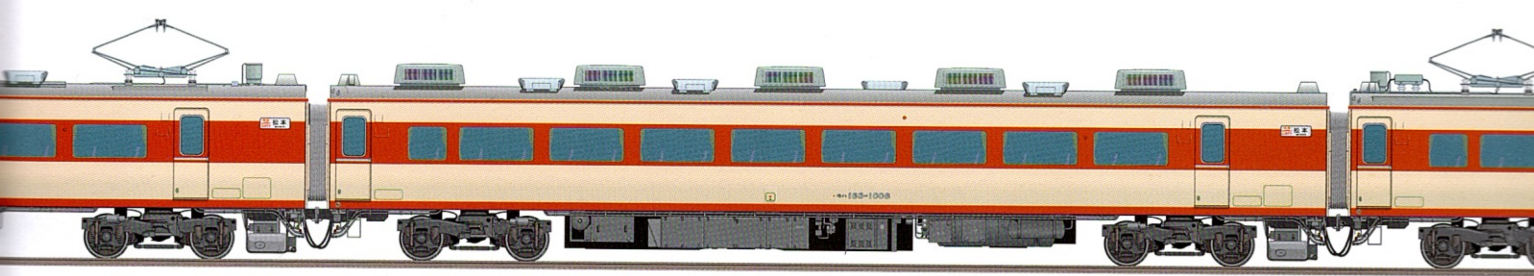


JR東日本 183系 升級版 復活國鐵色

在『あずさ』和『あさま（asama）』的升級改造車裡，彈性運用的車輛回復為國鐵色，使用在臨時列車和通勤Liner上。前面的特急標誌並沒有復活。



12 クハ (kuha) 183-1000



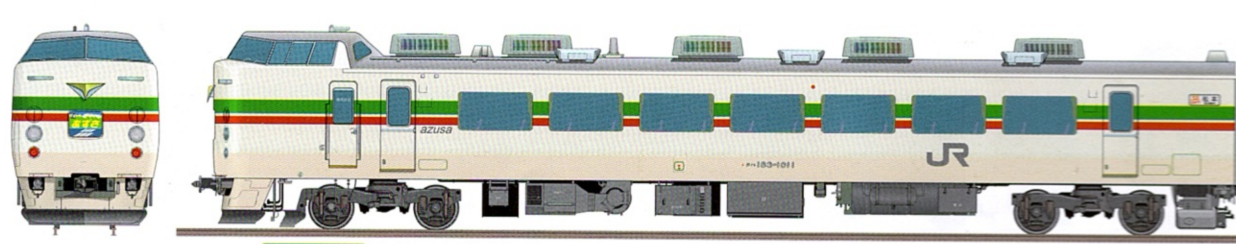
9 モハ (moha) 183-1000

8 モハ (moha) 182-1000



6 サロ (saro) 183-1100

5 モハ (moha) 183-1000



JR東日本 183系『升級版あずさ』

只將指定座車廂內的座椅部分地板加高、窗戶加大的翻修改造車。圖中的塗色只使用了1987年到1992年的短期間。



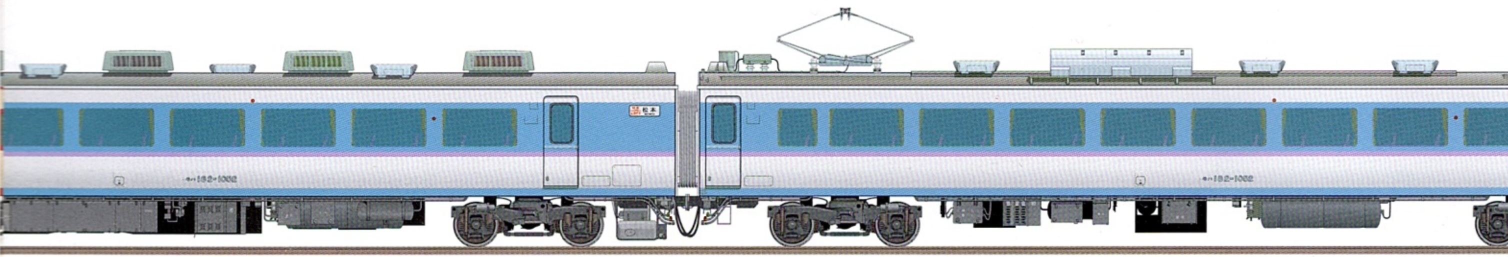
JR東日本 189系『あさま』色

為了在現在已經消失的碓井峠區間，在183系1000番台加裝和補機EF63做協調運行設備而成的189系，JR時代做了翻修並改塗裝成專有的塗色。現在只作彈性運用，部分保留原有塗色但消掉了『ASAMA』字樣。

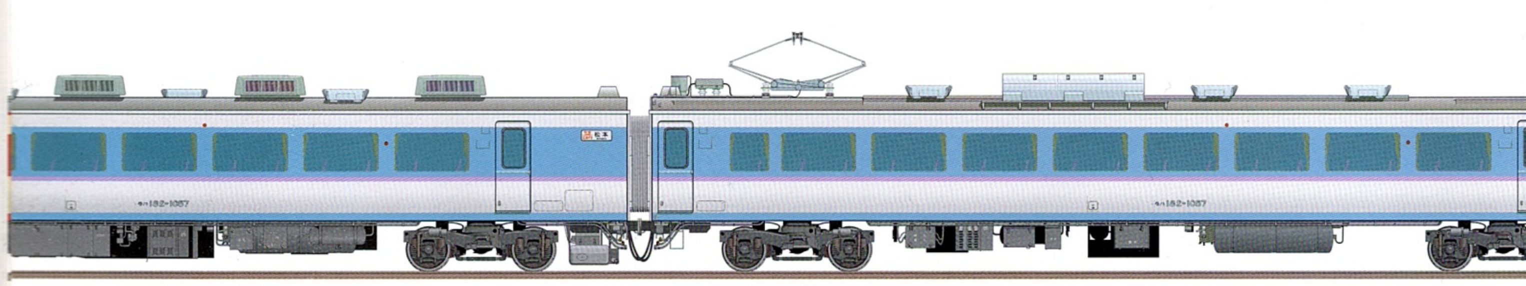
JR東日本 183系『あずさ』色

1992年登場，提供為升級版『あずさ』用的新塗裝。在9輛編組中，含Green Car在內的6輛都改造為高地板的大窗車，作為指定座車廂使用。這個塗色後來遍及於中央本線上的全部編組。雖然因為E257系的出現而由定期運用下線，但現在仍有部分活躍在彈性運用的編組上。

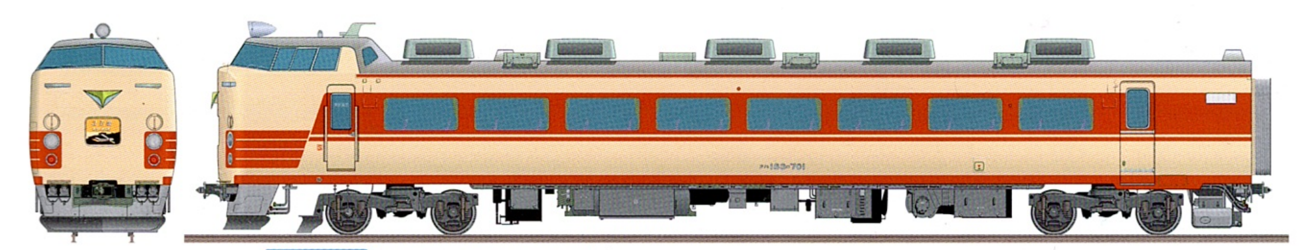




8 モハ (moha) 183-1000　　7 モハ (moha) 182-1000



5 モハ (moha) 183-1000　　4 モハ (moha) 182-1000



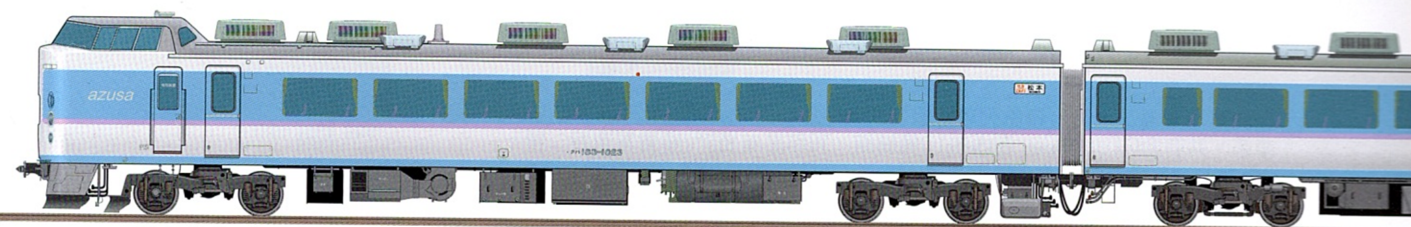
JR西日本 183系 700/800番台

將交直兩用的485系拆除交流機後編入直流專用的183系內。使用在福知山線等北近畿方面的特急車輛。JR西日本沒有原形的183系。

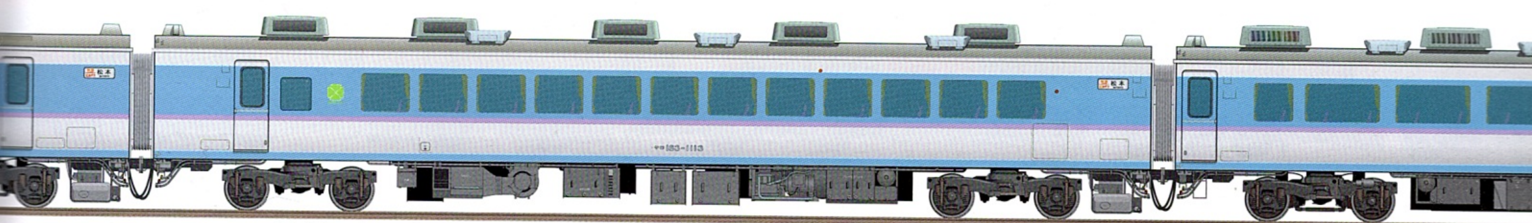


JR西日本 183系 700/800番台 『はしだて (hashidate)』色

經過翻修工程後塗色變更的車輛。車種多元，包含『しらさぎ（shirasagi）』用485系的改造車，和中間車改造為前頭車等。



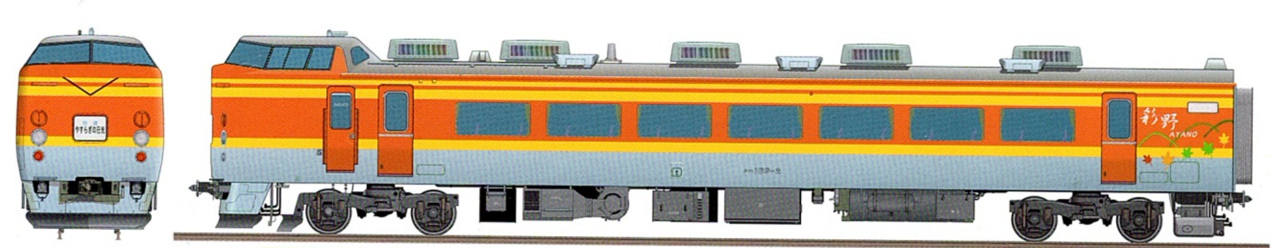
9 クハ (kuha) 183-1000



6 サロ (saro) 183

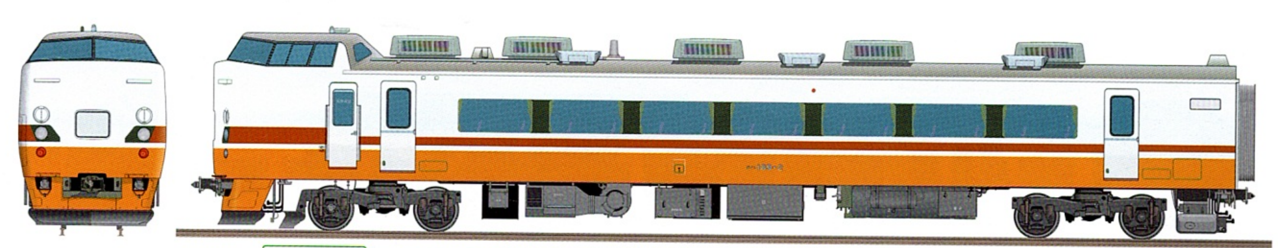


3 モハ (moha) 183-1000



JR東日本 189系『彩野』色 (第一代塗色)

為了替換東北本線直流區間等線區運行的臨時列車，將小山車輛中心所屬的車輛進行以內裝為主的翻修工程而成。



JR東日本 189系『彩野』色 (第二代塗色)

為了作為直通東武鐵道日光線的485系預備車，而將189系塗色更改後的現在外觀。由於189系有二個門，座位數較485系少。

JR東日本 185系 0番台『踊り子 (odoriko)』(現行塗色)

從特急列車到普通列車都能運用的萬能列車。1999年起進行翻修工程，裝設可調式座椅等，配備了更符合特急列車等級的設備。0番台是使用在東海道本線和伊東線的車系。共有含Green Car在內的10輛編組，和都是普通車的5輛編組等二種。

1 クハ (kuha) 185-0

2 モハ (moha) 184-0

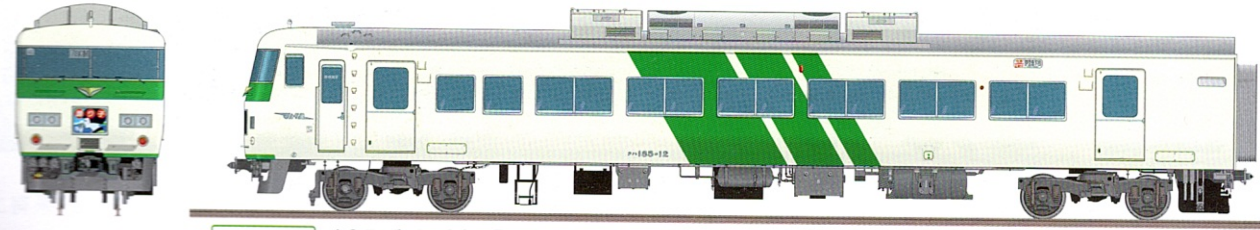
4 サロ (saro) 185-0

5 サロ (saro) 185

7 モハ (moha) 185-0

8 モハ (moha) 184-0

10 クハ (moha) 185-100



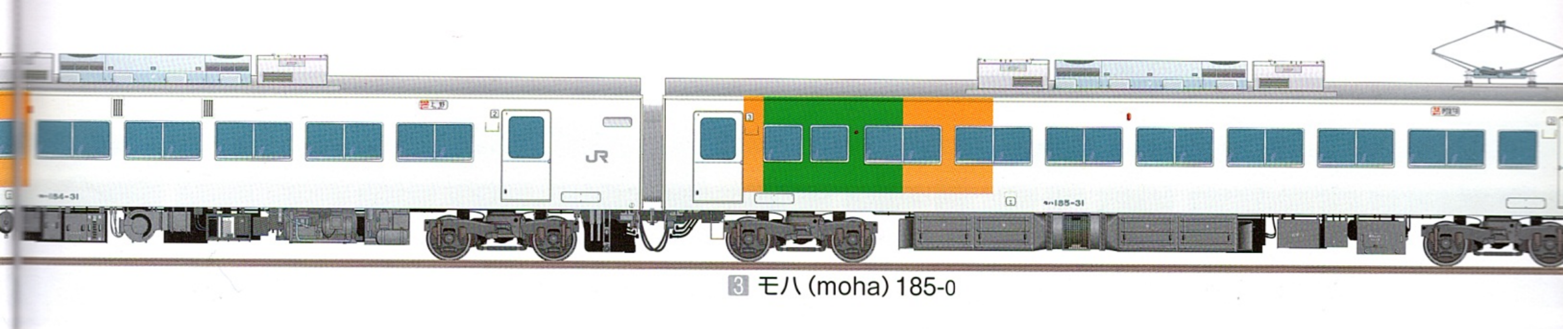
JR東日本 185系 0番台『踊り子』(登場時)

國鐵時代1981年登場的185系，是以不沿襲國鐵特急色的劃時代設計登場的。現在有10輛編組和5輛編組各1列恢復了當時的塗色。圖為登場時，JNR標誌和車身擋板的形狀等和復刻編組不同。

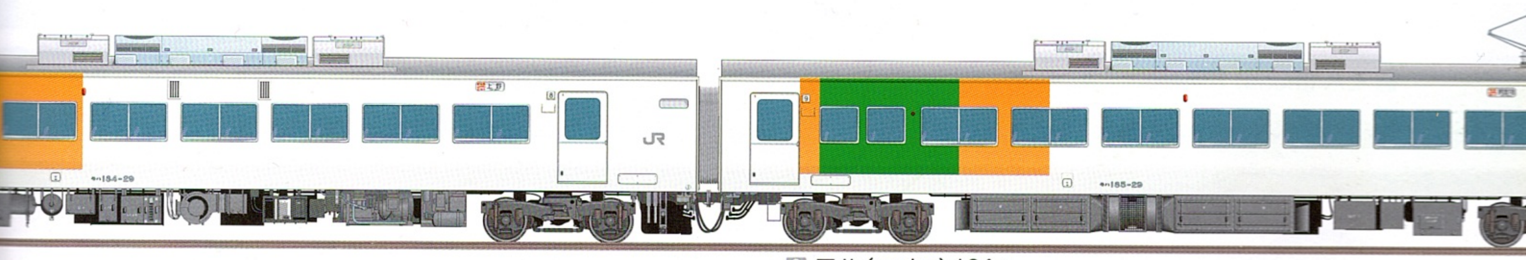

クハ (kuha) 185-0

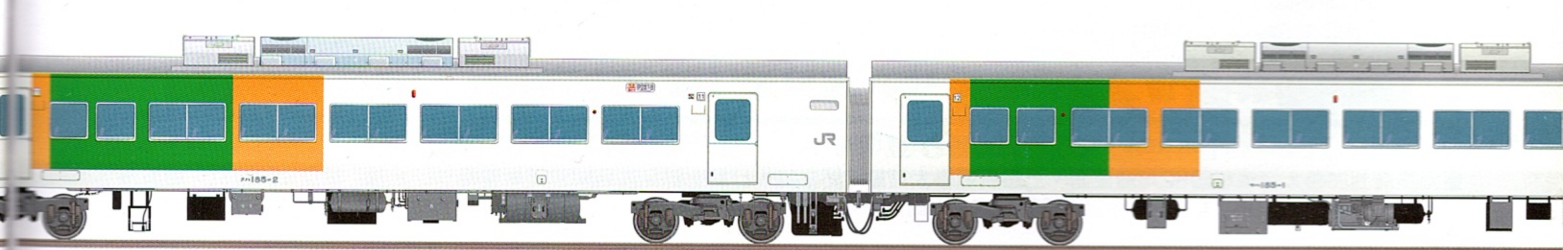

クハ (kuha) 185-100

185系前頭車雖然是固定方向的，但不論上行或下行都稱為クハ185，不同之處由番台來區別。


3 モハ (moha) 185-0

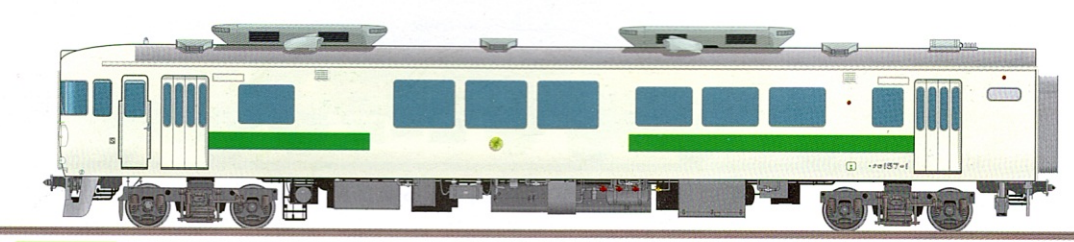

6 モハ (moha) 184-0


9 モハ (moha) 184-0


11 クハ (moha) 185-0

12 サハ (saha) 185-0





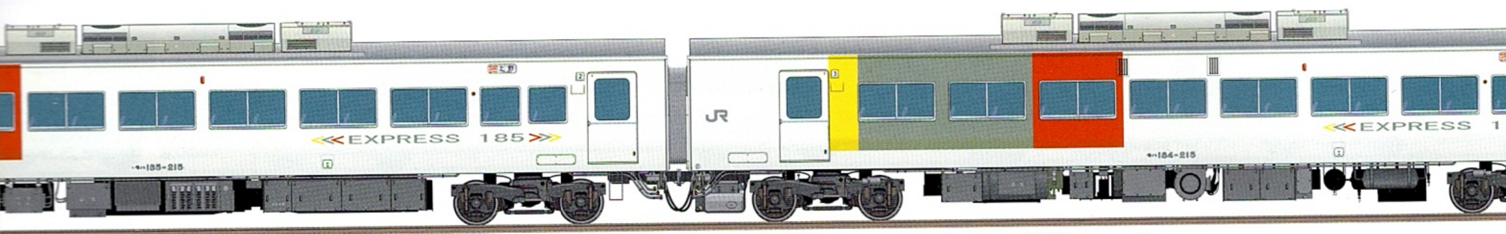
JR東日本 クロ157 (現行塗色)

皇室和國賓用的貴賓車。157系一般車除役後經183系再編組入185系200番台時進行了機械改造和塗色變更。1993年以後便未曾使用過。

JR東日本 185系 200番台 翻修車

200番台是具有耐寒耐雪結構的車輛，登場時使用在急行『ゆけむり』（yukemuri，湯煙，溫泉的熱氣）等車次上，東北新幹線大宮暫定開業時，行駛上野～大宮間的『新幹線リレー号』（新幹線接力號）。東北、上越新幹線通車到上野後，則行駛東北本線和高崎、上越線的新特急。1995年時進行翻修工程，現在也使用在特急列車上。部分編組使用『踊り子』塗色。





2 モハ (moha) 185-200　　3 モハ (moha) 184-200



5 モハ (moha) 184-200　　6 サロ (saro) 185-200

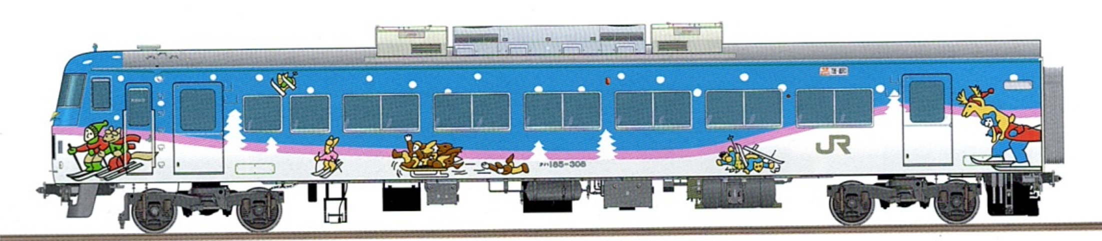




JR東日本 185系 200番台 登場時

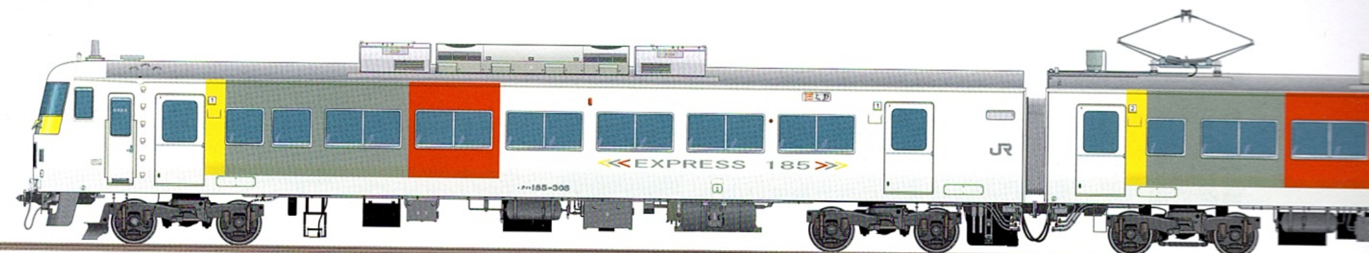
1982年的東北、上越新幹線大宮暫定開業時，行駛上野～大宮間的『新幹線リレー号』時登場的設計。由於形象上要配合200系新幹線，因此沒有做像0番台般大膽的斜線色塊設計。



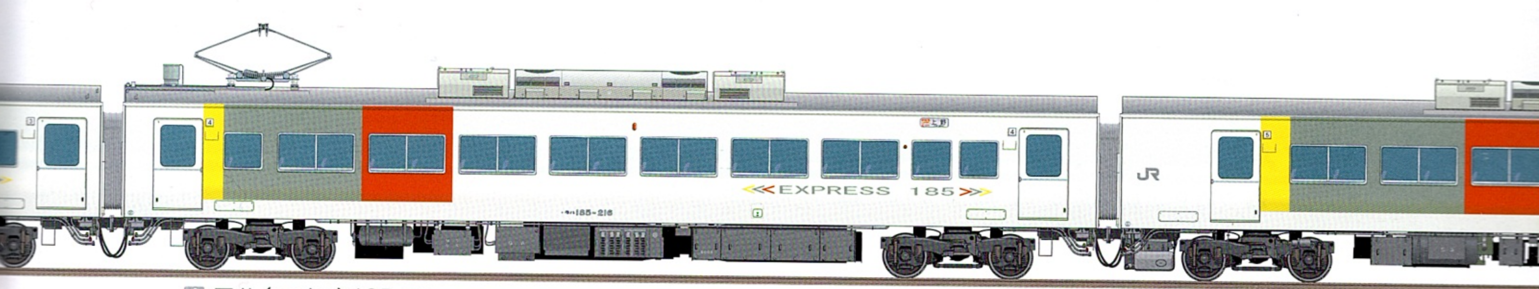


JR東日本 185系 200番台 雪跡號 (Spur)『フルフル (furufuru)』

1994年將2個編組特別塗色成為雪跡號使用。由於當時沒有現在這種可以全車包膜的設計方法，因此是以塗裝的費工方式來表現。



1 クハ (kuha) 185-300



4 モハ (moha) 185-200



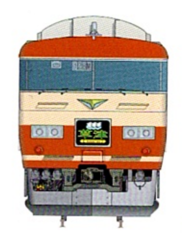
7 クハ (kuha) 185-200





JR東日本 185系 200番台 湘南色

配合「特急草津號50周年感謝活動」，而於2010年登場的活動塗色。前面為80系電聯車金太郎的肚兜形狀塗色，現在仍然維持這種塗色做平常的運用。





JR東日本 185系 200番台 國鐵特急色

繼好評的湘南色後，將大宮車輛中心所屬的185系改塗活動塗色的第2彈，於2012年春天登場。這是以157系的方式來塗色，擋板原先為黑色，後改塗為像157系般的灰色。

JR西日本 381系 くろしお（現行色）

最早將傾斜裝置投入營運載客的，就是381系。首先引進的是中央西線的『しなの』（shinano；信濃），也引進行駛紀勢本線的『くろしお』（kuroshio；黑潮）和伯備線的『やくも』（yakumo；八雲）。圖為引進紀勢本線上『くろしお』的現在模樣。JR之後加連結由サロ381改造成前方展望的Green Carクロ380。

1 クロ（kuro）380-0

2 モハ（moha）380-0

4 モハ（moha）380-0

7 モハ（moha）380-500

9 クハ（kuha）381-100



JR西日本 381系 クロ380『スーパーくろしお』(Super kuroshio；超級黑潮)

サロ381改造成景觀Green Car的登場當時塗色，而且側窗加大，和JR東海的クロ380的前頭部形狀不同。


クロ（kuro）380

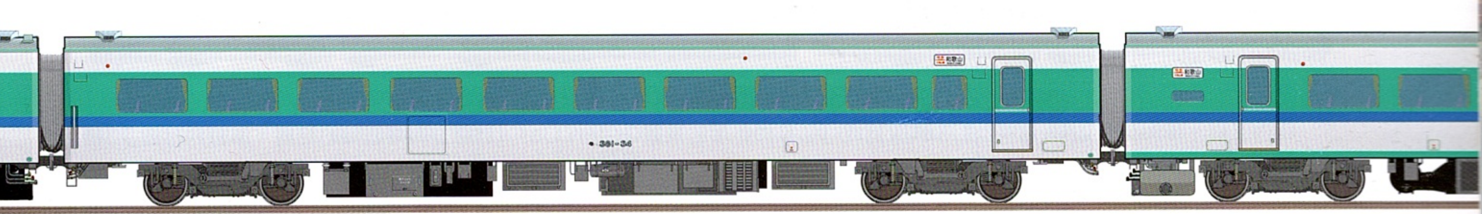

クハ（kuha）381-500

通常是6輛編組運行的『くろしお』，在觀光旺季時會在大阪方增連3輛。連結部分雖然設有電動連結器，但沒有貫通門無法通行。

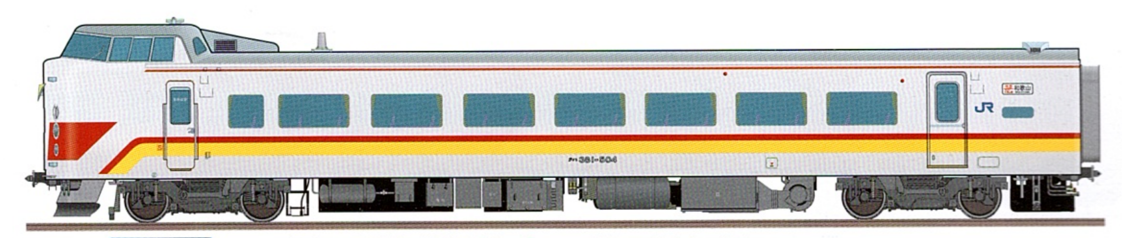

3 モハ（moha）381-0


5 モハ（moha）381-0

6 クハ（kuha）381-500

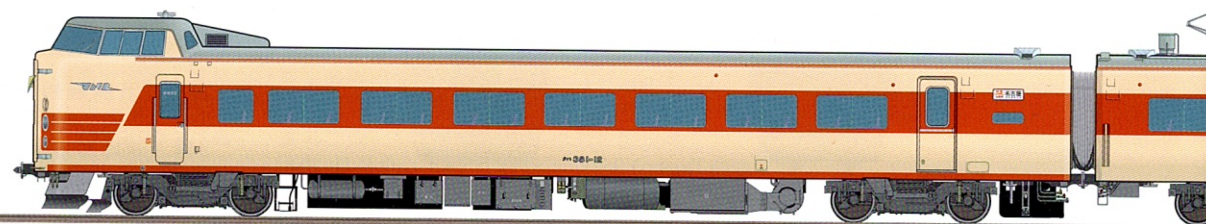

8 モハ（moha）381-0





JR西日本 381系 クハ381 100番台『スーパーくろしお』

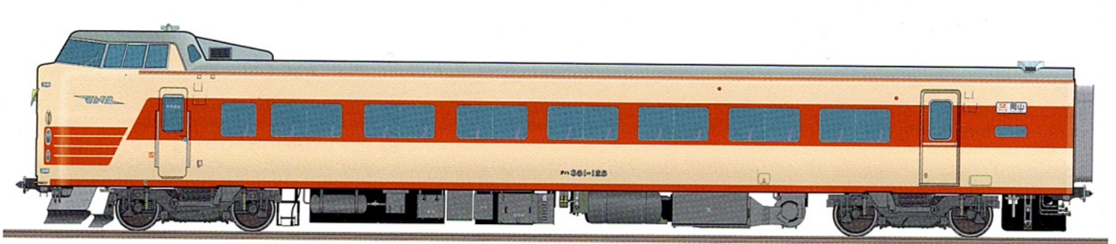
大阪方的非貫通型態前頭車。在283系的『オーシャンアロー』（Ocean Arrow）出現之前，是通往紀伊的招牌特急列車『スーパーくろしお』。

6 クハ (kuha) 381-0

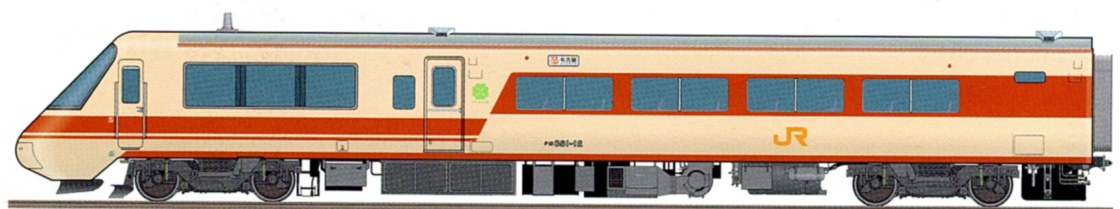
JR東海 381系 0番台

以中央西線特急『しなの』（shinano；信濃）之姿首度亮相的381系。登場當初的クハ381 0番台，在併結運行的考量下設計附有貫通門。在後繼車種383系登場後，仍然活躍在彈性運用的場合裡。

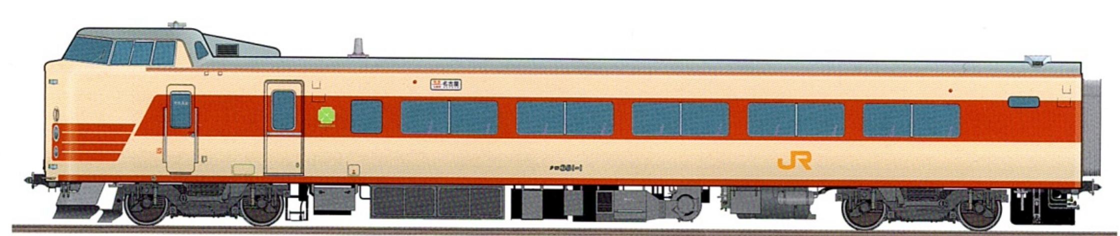
JR西日本 381系 100番台

使用在伯備線『やくも』和紀勢本線『くろしお』的編組，是使用前面非貫通的100番台。JR西日本彈性運用的車輛，至今仍保留了國鐵色。

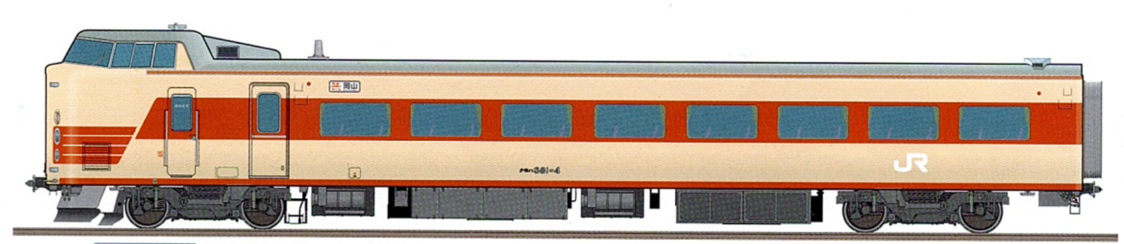
JR東海 381系 クロ381 10番台

JR東海將サロ381改造成『しなの』用的景觀Green Car，展望室為高底盤的結構。當時共打造了3輛。

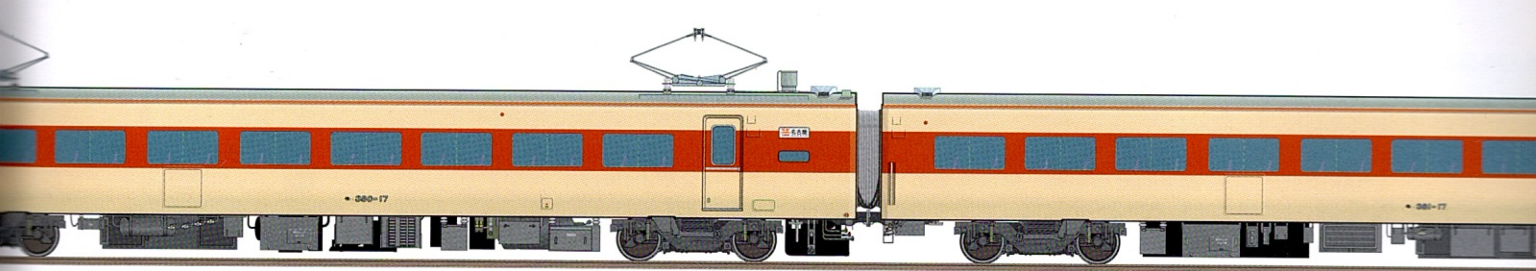
JR東海 381系 クロ381

將中間車改造，以補充因為增加『しなの』（shinano）班次而不足的前頭車。國鐵時代最後一天時1、2號完成。前面的貫通門為簡易版本，特急標誌為平面而非立體的。

JR西日本 381系 クモハ381

為了因應伯備線『やくも』的增班與短編組化，而由中間車改造而成的電動車。由於這車輛的出現，3輛編成的特急車輛於是出現。



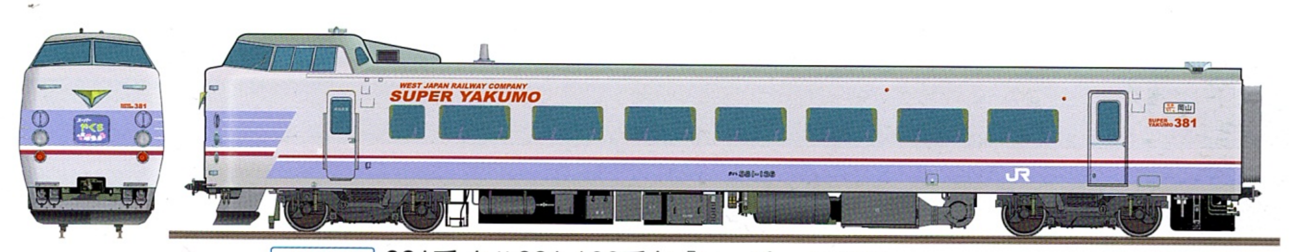
5 モハ (moha) 380-0

4 モハ (moha) 381-0



JR西日本 381系 クロ380『スーパーやくも』景觀 Green Car

翻修的重點在於前面改設展望功能的景觀Green Car。雖然形式名稱接在『しなの』之後，但前面形狀等的改造內容有很有的不同。



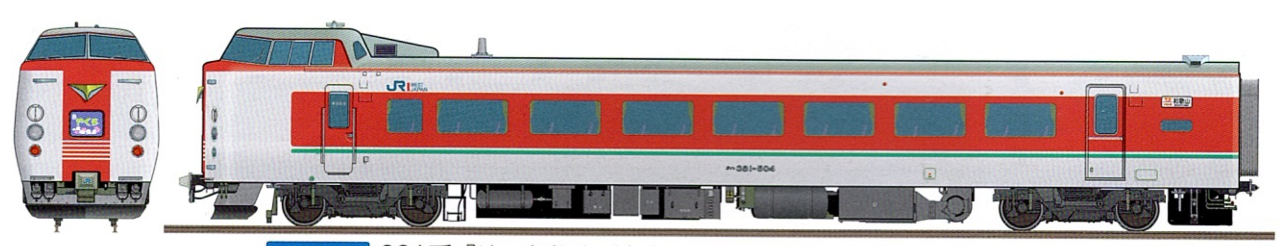
JR西日本 381系 クハ381 100番台『スーパーやくも』

翻修後用來行駛『スーパーやくも』（Super Yakumo；超級八雲）的一般座椅前頭車。施工內容包含了椅距的擴大和內裝的變更。



JR西日本 381系『やくも』

做了和『スーパーやくも』相同內裝升級的一般『やくも』塗裝。編組中沒有景觀Green Car。



JR西日本 381系『ゆったりやくも』

將『やくも』2個系統整合的『ゆったりやくも』（寬敞八雲）塗色於2007年登場。包含內裝在內的翻修工程順序進行，現在已經統一為這種塗色了。

JR東日本 583系『はくつる』國鐵時代

高度成長期的1968年時，將晝行和夜行特急整合，藉以提高運用效率的世界第一列臥鋪座椅兼用電聯車。這列交直流兩用電聯車，在東北本線的夜行特急『はくつる』（hakutsuru；白鶴）的全盛期時，曾以含餐車13輛編組運行過。移交給JR東日本車輛中的一個編組，雖然只是6輛編組，但至今仍活躍在彈性運用的領域裡。



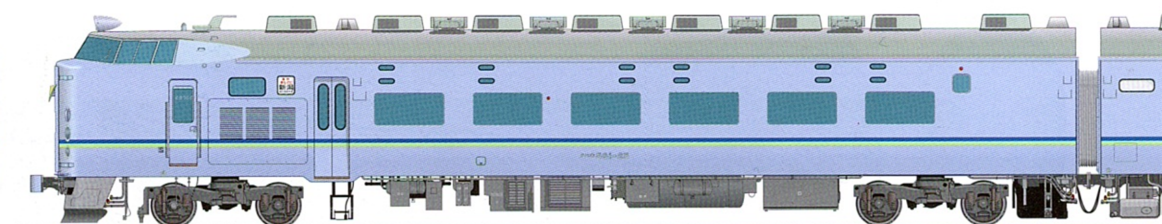


2 モハネ (mohane) 582　　3 モハネ (mohane) 583



5 モハネ (mohane) 583　　6 サロ (saro) 581





10 クハネ (kuhane) 581

JR西日本 583系 SPUR色 (第一代『きたぐに』色)

1992年進行翻修的急行『きたぐに』（kitaguni；北國）用583系。含改造而出現的サロネ581在內為10輛編組。圖為前頭車クハネ581。

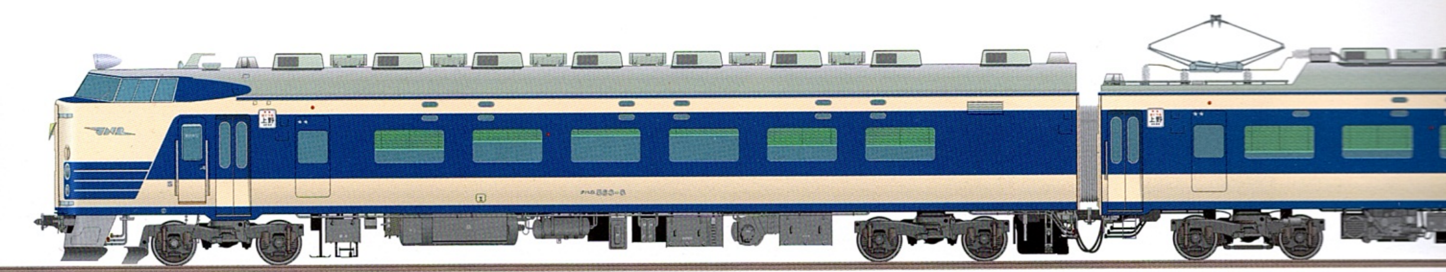




10 クハネ (kuhane) 583

JR西日本 583系『きたぐに』(第二代『きたぐに』色)

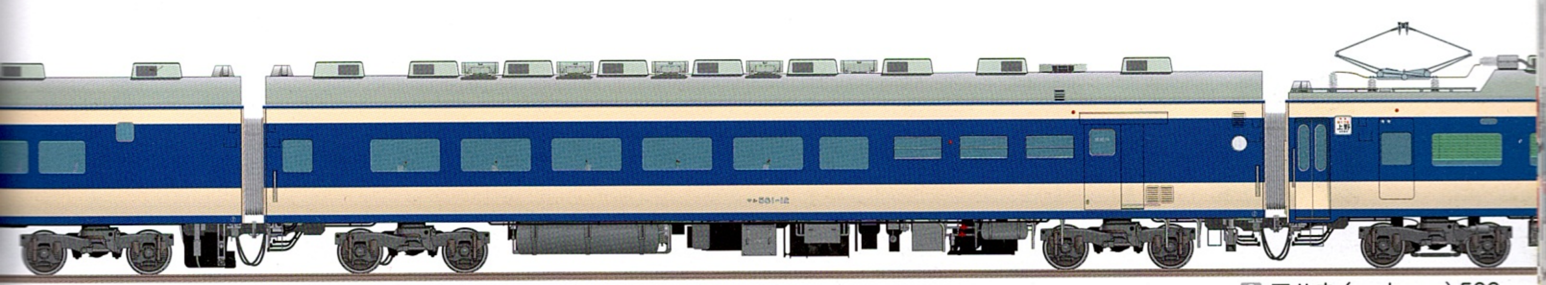
JR西日本急行『きたぐに』用583系現在的塗色。『きたぐに』用車和加掛設有迷你沙龍的サロ581-100番台的『シュプール』用有所不同，logo也有異。2012年3月17日的改點時，『きたぐに』已成為臨時列車，縮短成為7輛編組。



1 クハネ (kuhane) 583



4 モハネ (mohane) 582



7 サシ (sashi) 581

8 モハネ (mohane) 582



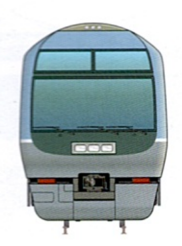
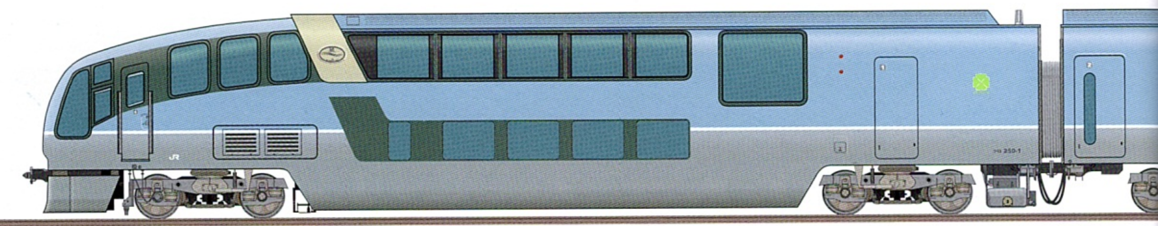
9 モハネ (mohane) 583

8 モハネ (mohane) 582



9 モハネ (mohane) 583

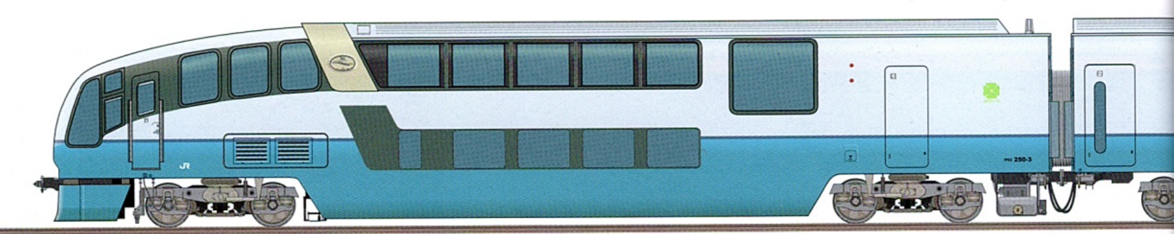
8 モハネ (mohane) 582

JR東日本 251系『スーパービュー踊り子』登場時

1 クロ (kuro) 250-0

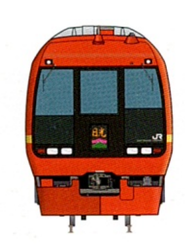
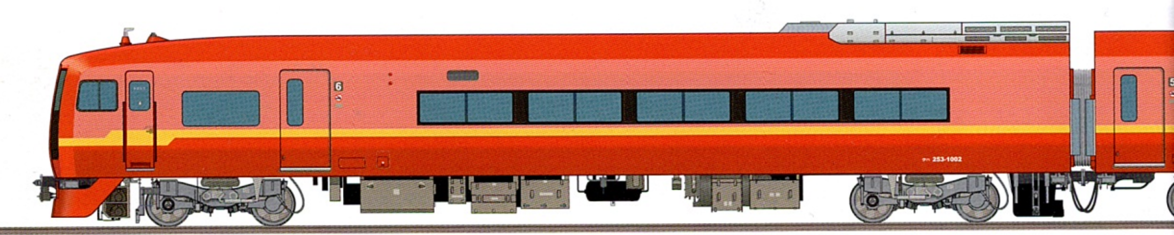
為了加強搭火車的樂趣，JR東日本於1990年引進了251系，全車都是高底盤或雙層車廂，又有大窗戶的觀光列車。圖為1次車，雨刷有3支。

JR東日本 251系『スーパービュー踊り子』翻修後

1 クロ (kuro) 250-0

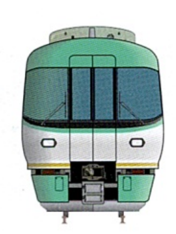
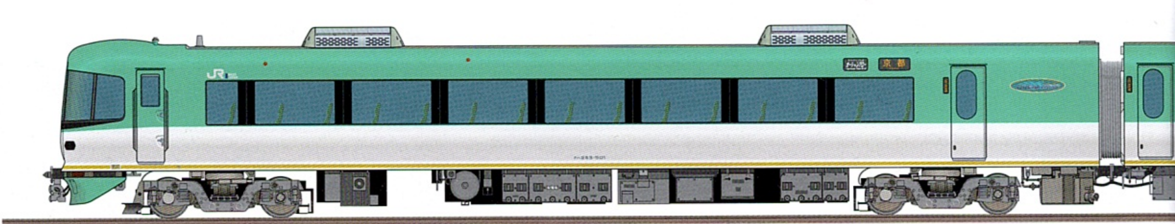
2002年進行翻修，也變更了外觀的塗色。車內由通俗的感覺改為高雅的感覺。圖為2次車，雨刷改為2支。

JR東日本 253系 1000番台 『日光』『きぬがわ』

1 クハ (kuha) 253-1000

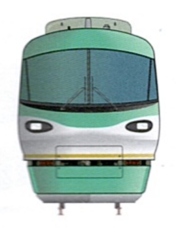
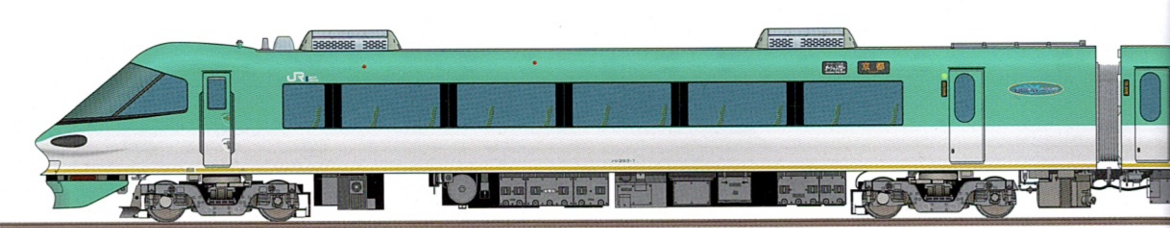
將『成田エクスプレス』（成田特快車）退下來的253系改造，以替換由485系行駛的東武日光直通特急。除了將放置行李箱的空間改為客座之外，還廢除了前面貫通門，サハ的連結位置也有所變更。

JR西日本 283系『オーシャンアロー』HA901/HA902 編組

6 クハ (kuha) 283-500

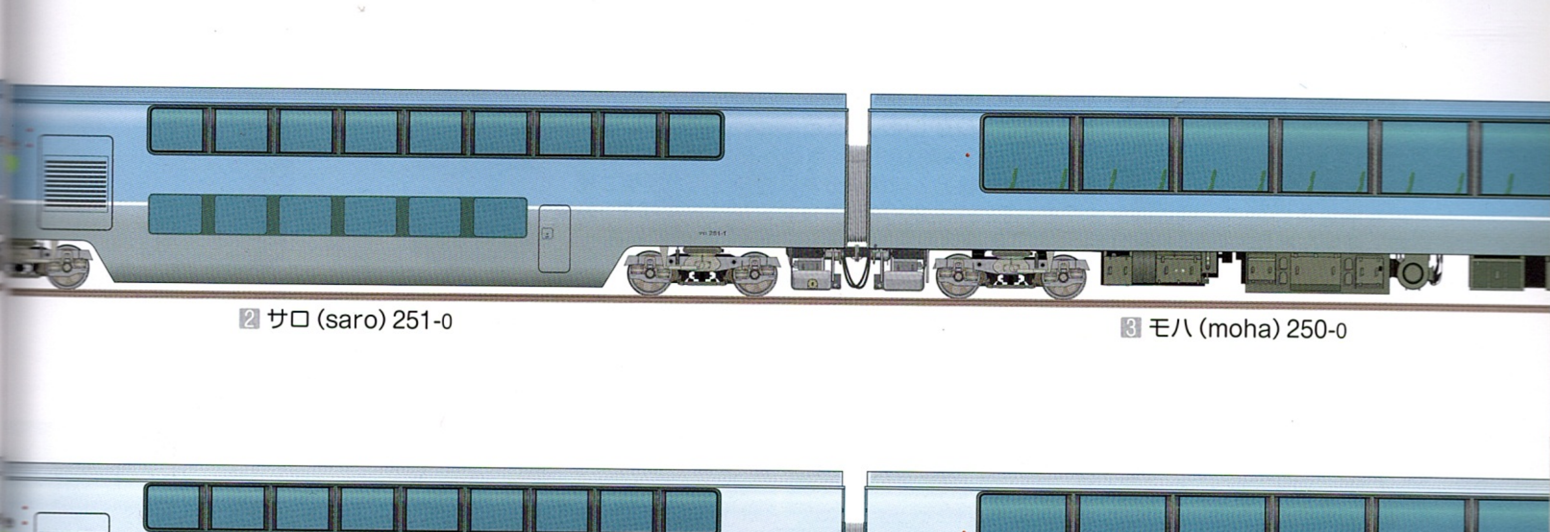
1996年登場的紀勢本線招牌列車『オーシャンアロー』（Ocean Arrow）。車上配備了傾斜裝置，最高速度達130km/h。圖為6輛的基本編組，新宮方連結的第1車是流線形的景觀Green Car。

JR西日本 283系『オーシャンアロー』HA931編組

9 クロ (kuro) 283-0

3輛編組的2列附屬編組裡，HB631編組的京都方是流線形的景觀Green Car。另一列HB632編組，則是兩端前頭車都是設有貫通門的普通車。基本編組加上2列的附屬編組，可以由最大12輛編組來運行。

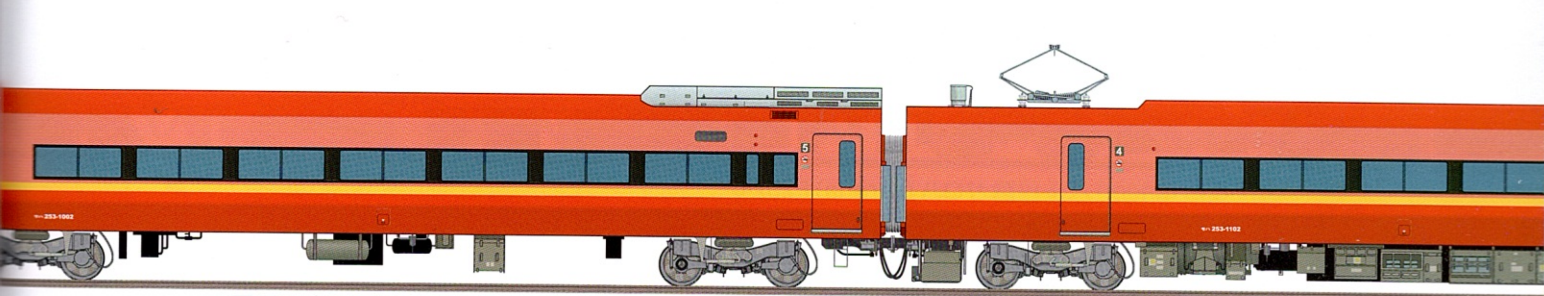


2 サロ (saro) 251-0

3 モハ (moha) 250-0

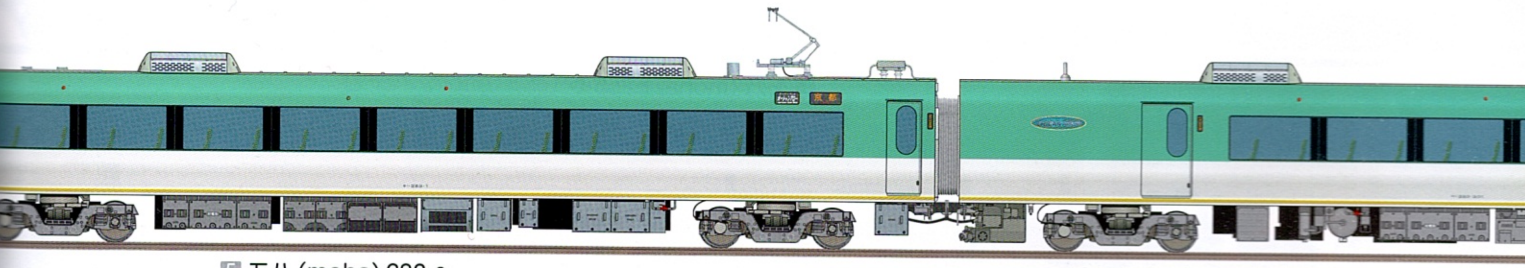
2 サロ (saro) 251-0

3 モハ (moha) 250-0



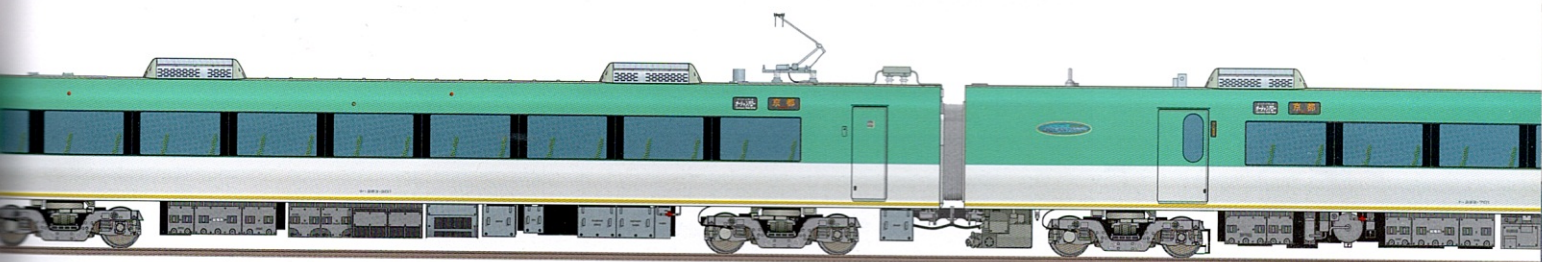
2 サハ (saha) 253-1000

3 モハ (moha) 253-1000



5 モハ (moha) 283-0

4 サハ (saha) 283-200



8 モハ (moha) 283-200

7 クハ (kuha) 282-700

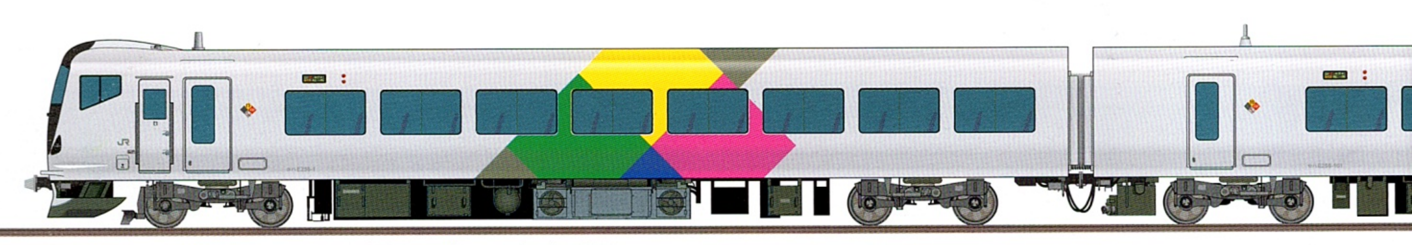
JR東日本

E257系 0番台『あずさ』『かいじ』 500番台『わかしお』『さざなみ』『しおさい』『あやめ』

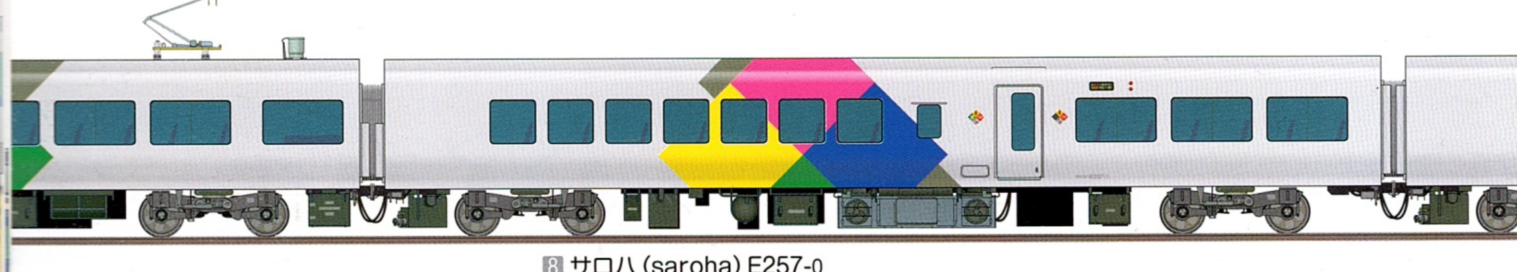
2001年時登場，用來汰換國鐵特急型的183系和189系。車體為雙層鋁合金結構的輕量化車體。0番台和E351一起活躍在中央東線上，前頭車分為非貫通型和貫通型二種，附屬編組用則有平面狀貫通型的クモハE257。2004年登場的500番台全部是5輛編組，使用在房總各線的特急車輛上；為了因應運輸量的需求，前頭車都是貫通結構。



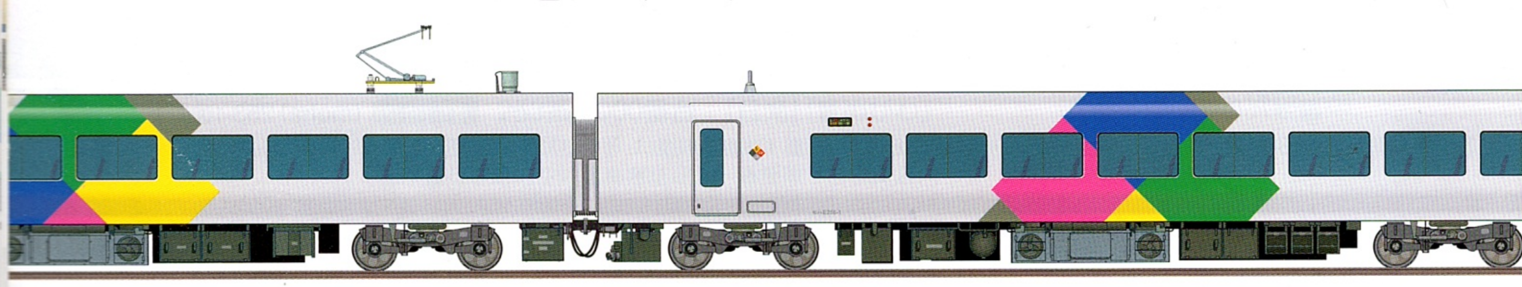
クハ (kuha) E256-0



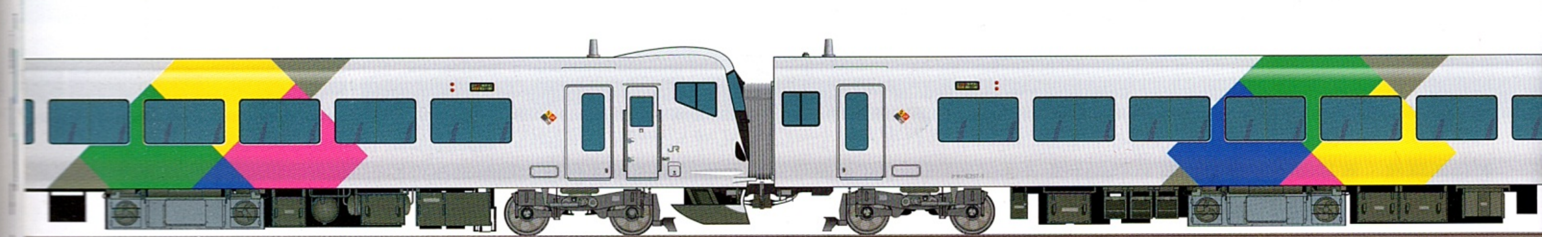
11 クハ (kumoha) E256-0



8 サロハ (saroha) E257-0

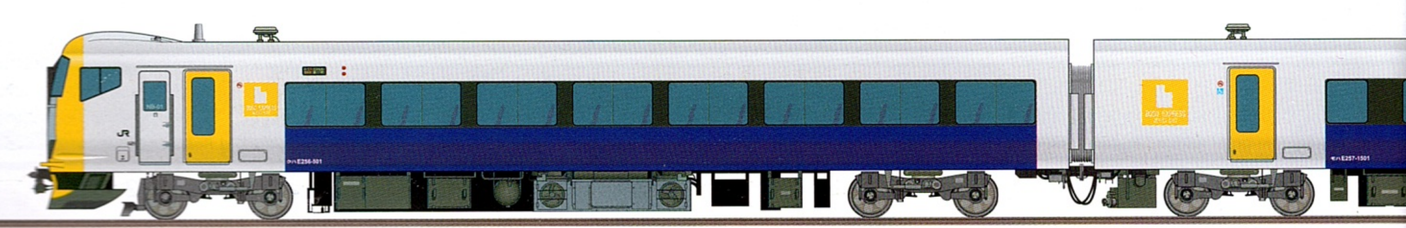


5 モハ (moha) E256-0



3 クハ (kuha) E257-100

2 クモハ (kuha) E257-0



1 クハ (kuha) E256-500



クハ (kuha) E257-100



クモハ (kumoha) E257-0



クハ (kumoha) E257-0

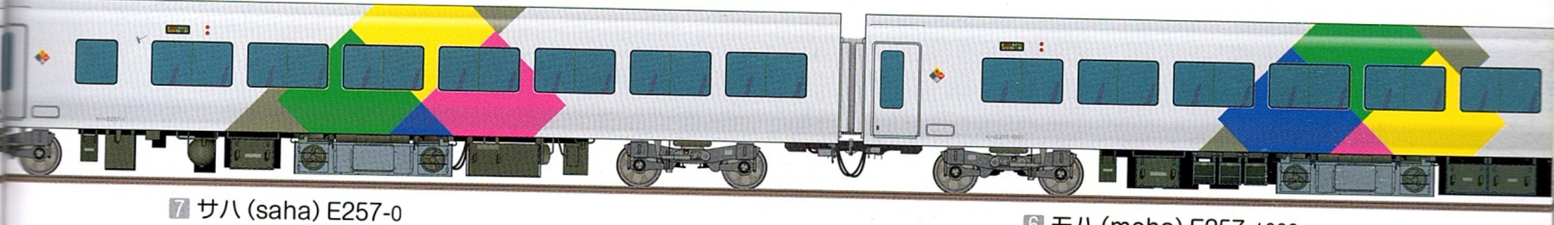


クハ (kumoha) E256-500



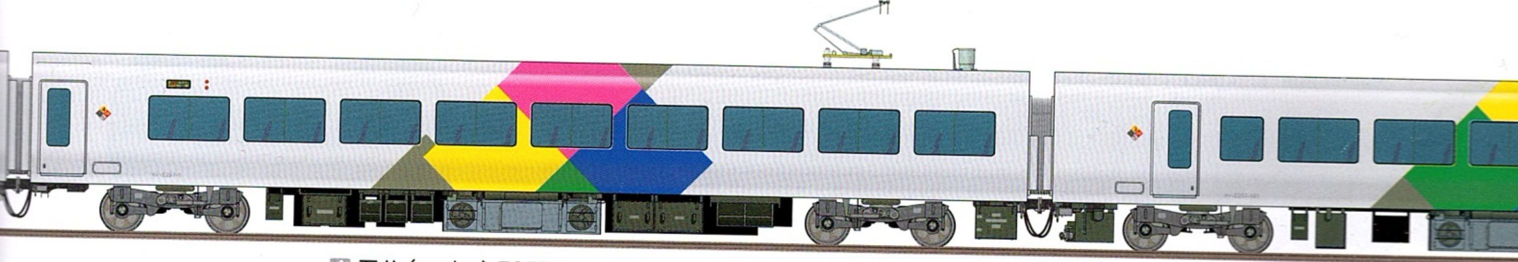
10 モハ (moha) E256-100

9 モハ (moha) E257-100

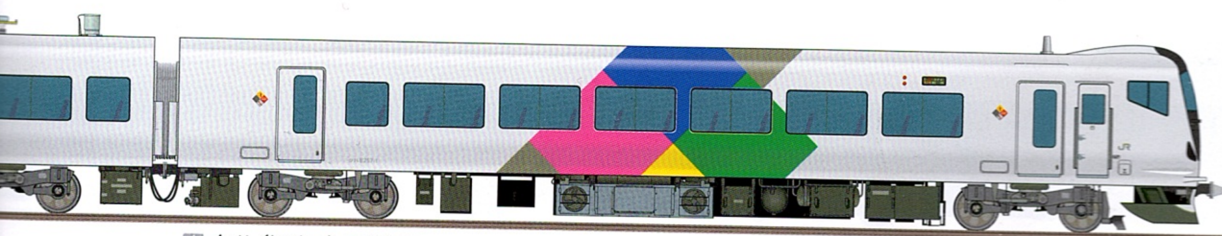


7 サハ (saha) E257-0

6 モハ (moha) E257-1000



4 モハ (moha) E257-0



1 クハ (kuha) E257-0



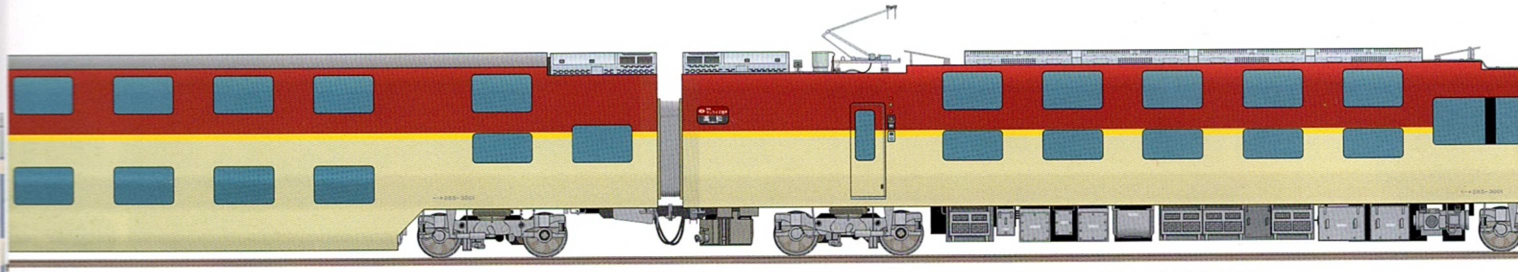
2 モハ (moha) E257-1500

3 モハ (moha) E256-500

JR東海 JR西日本 285系『サンライズエクスプレス』

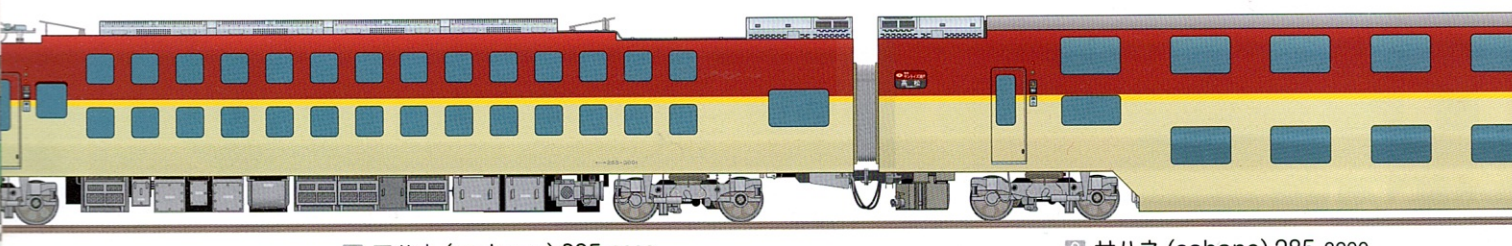
1998年登場，運用在夜行寢台特急『サンライズ瀬戸』和『サンライズ出雲』的車輛。JR西日本擁有0番台3編組，JR東海則擁有3000番台2編組，地板下機器的形狀略有不同，但性能相同，也共通運用。車廂為夜行專用的設備，備有從大通鋪形式的客房到單人房等各種形式的臥鋪（寢台），這一點和日夜併用的583系不同。





2 サハネ (sahane) 285-3200

3 モハネ (mohane) 285-3000



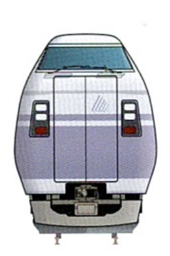
5 モハネ (mohane) 285-3200

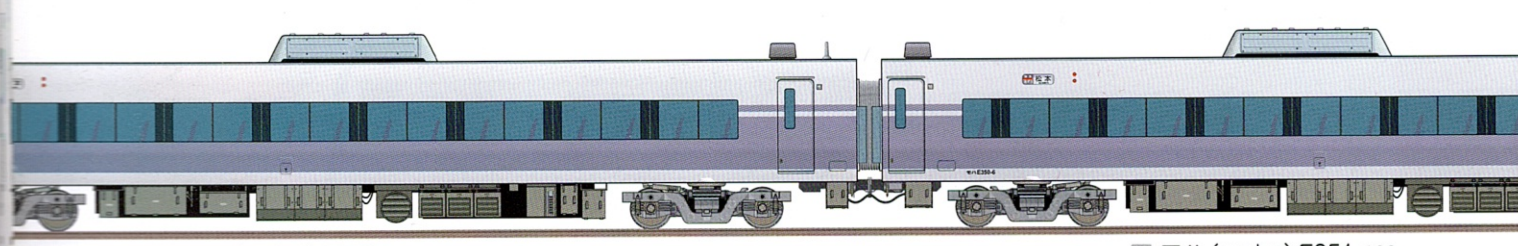
6 サハネ (sahane) 285-3200

JR東日本 E351系『スーパーあずさ』

1993年登場，活躍在中央東線『スーパーあずさ』（Super azusa，超級梓）上的直流特急型電聯車。備有傾斜裝置，可以最高速度130km/h運行。集電弓是貫穿車體直接連接在轉向架的框架上，以便在過彎車體傾斜時不會偏離軌道中心。有8輛的基本編組和4輛的增結編組，連結部分是貫通型態，具有2種前頭形狀。

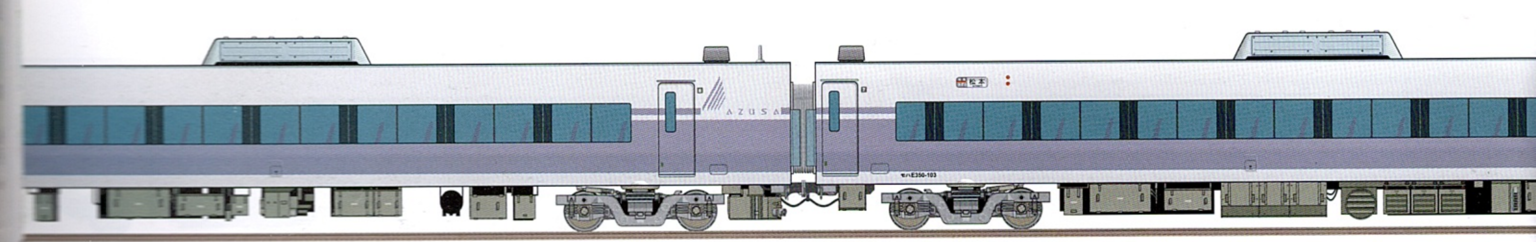






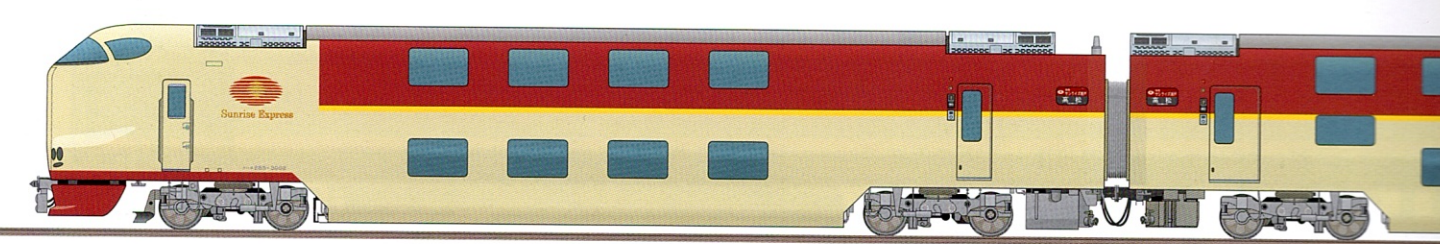
11 モハ (moha) E350-100

10 モハ (moha) E351-100

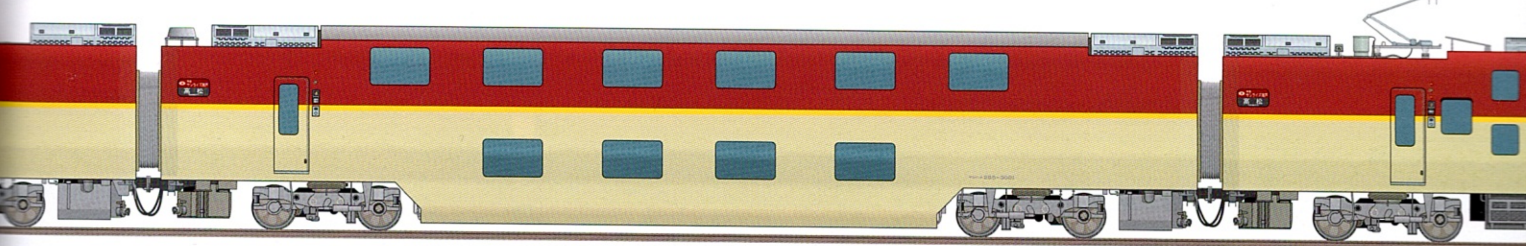


8 サハ (moha) E351-0

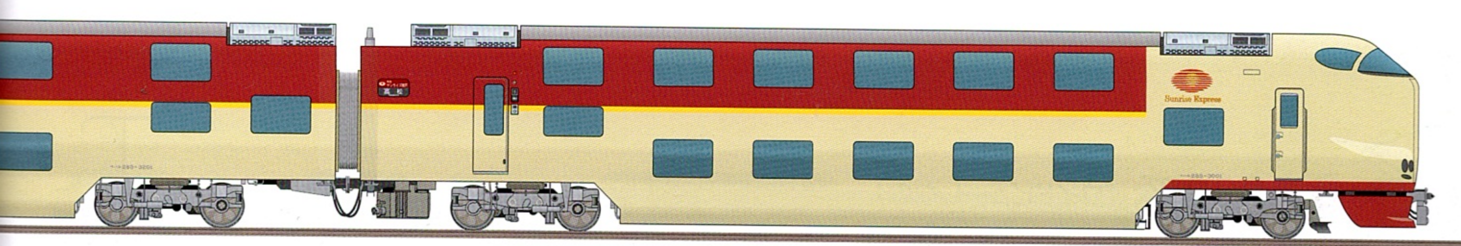
7 モハ (moha) E350-100



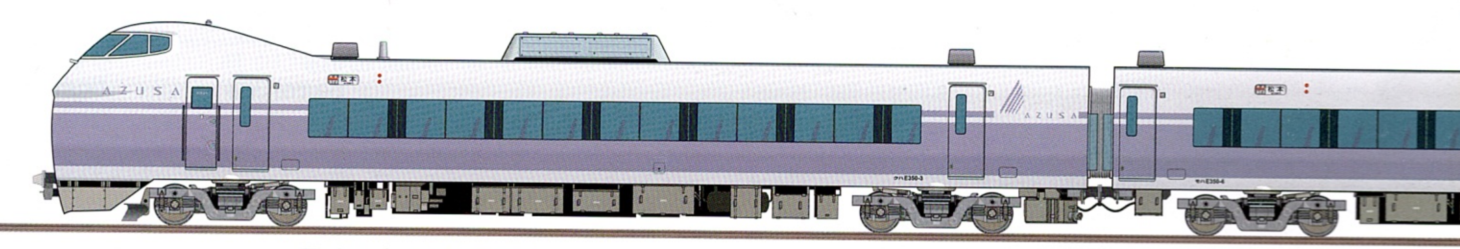
1 クハネ (kuhane) 285-3000



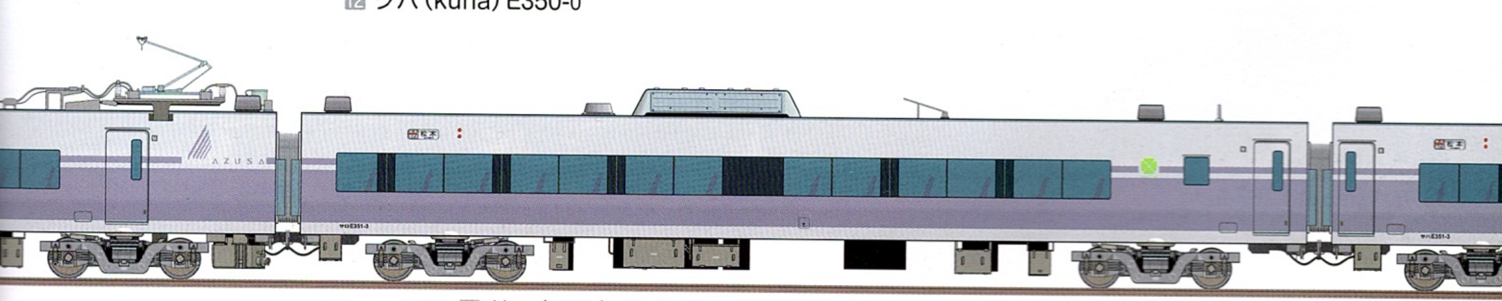
4 サロハネ (sarohane) 285-3000



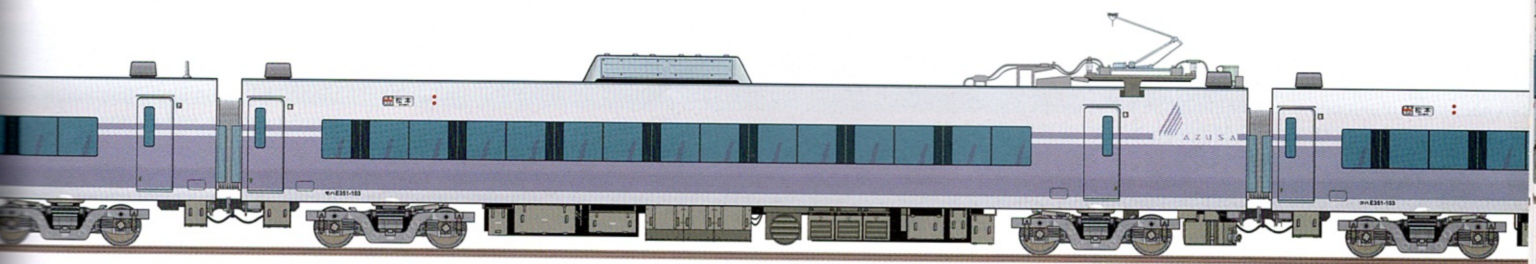
7 クハネ (kuhane) 285-3000



12 クハ (kuha) E350-0



9 サロ (saro) E351-0



6 モハ (moha) E351-0

JR東海 373系

1995年登場，提供特急『ワイドビューふじかわ』（wideview inaji）使用，以取代165系的急行『富士川』（fujikawa）。現在仍然活躍在特急『ワイドビュー伊那路』和Homeliner等班車上；也使用在『ムーンライトながら』（moonlight nagara；月光長良），在改為不定期列車之後，一天仍然一個班次的普通車到東京車站。特徵是普通車3輛編組，以及雙開式大車門和沒有階梯。





2 サハ (saha) 373-0

1 クハ (kuha) 372-0

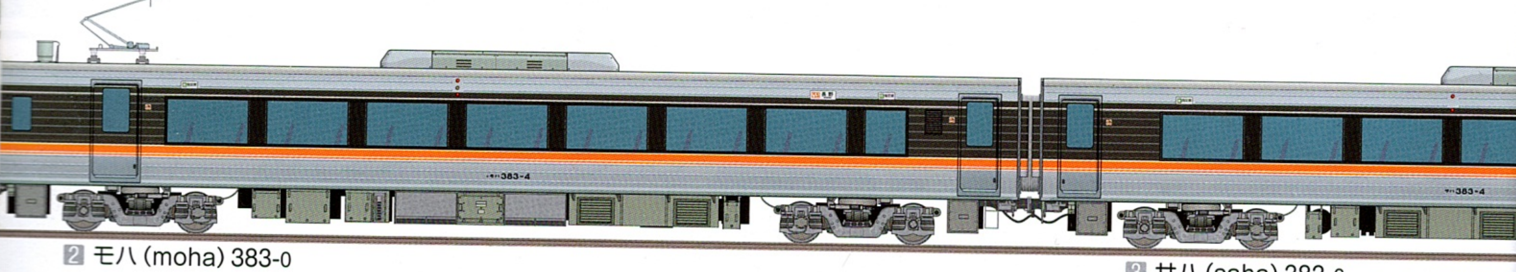
JR東海 383系 『ワイドビューしなの』

接棒381系的直流特急型電聯車。除了傾斜裝置之外，還配備了自導式轉向架，以減輕過彎時對線路的橫向壓力。1994年完成，1995年加入營運。除了圖6長野方連結了景觀Green Car的6輛編組之外，還有有著貫通型Green Car的4輛編組，和普通車的2輛編組等，可以視需要進行彈性編組。



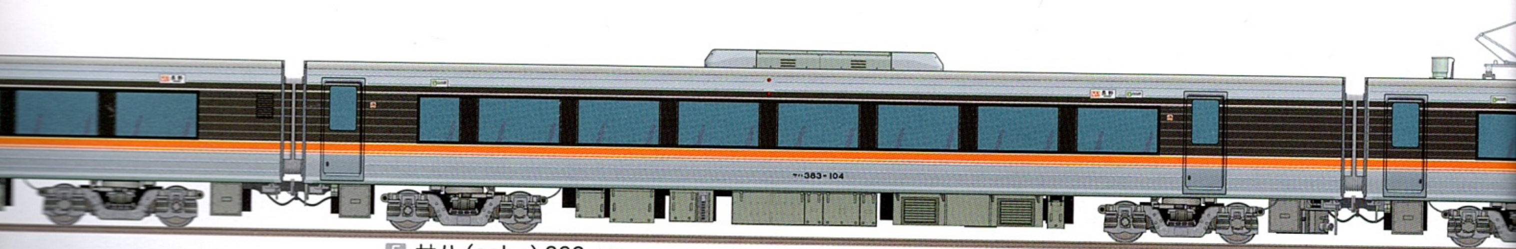
クロ (kuro) 383

クモハ (kumoha) 383

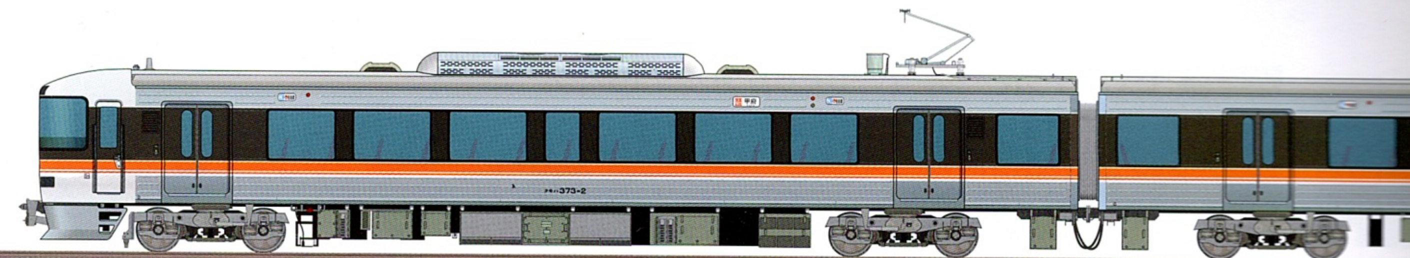


2 モハ (moha) 383-0

3 サハ (saha) 383-0

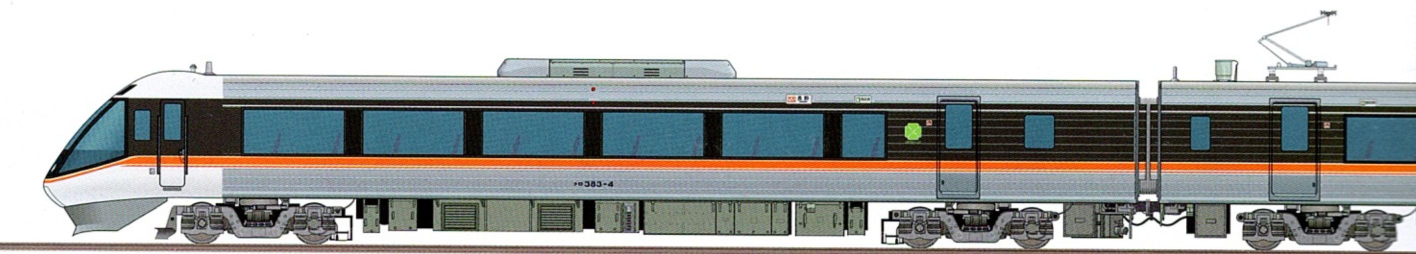


5 サハ (saha) 383-100

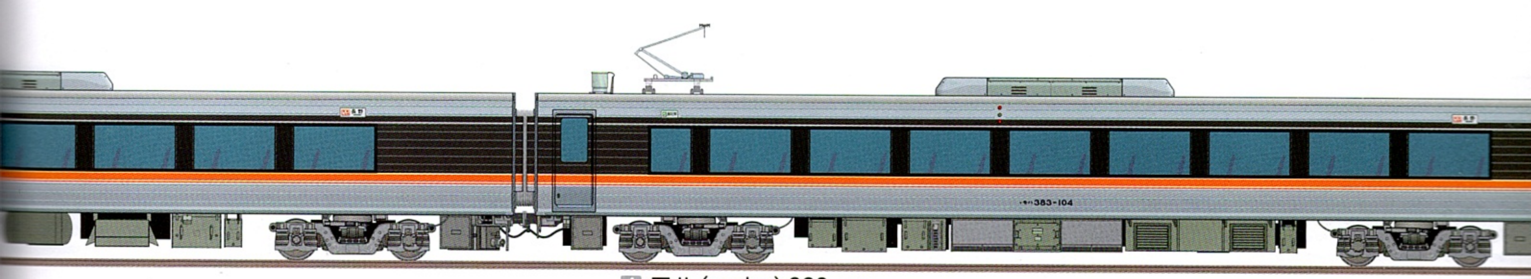


3 クモハ (kumoha) 373-0

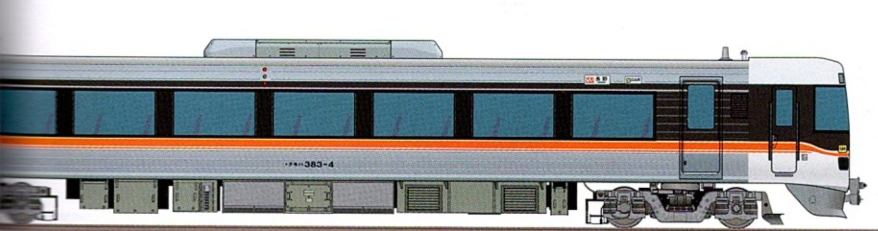




1 クロ (kuro) 383-0

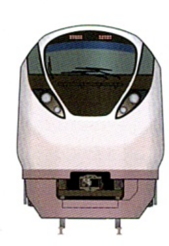


4 モハ (moha) 383-100

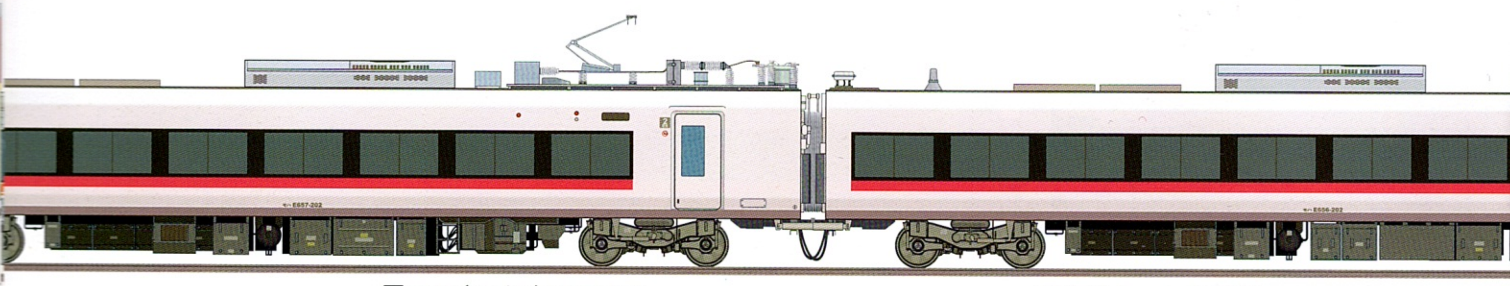


6 クモハ (kumoha) 383-0

JR東日本 E657系『スーパーひたち』『フレッシュひたち』

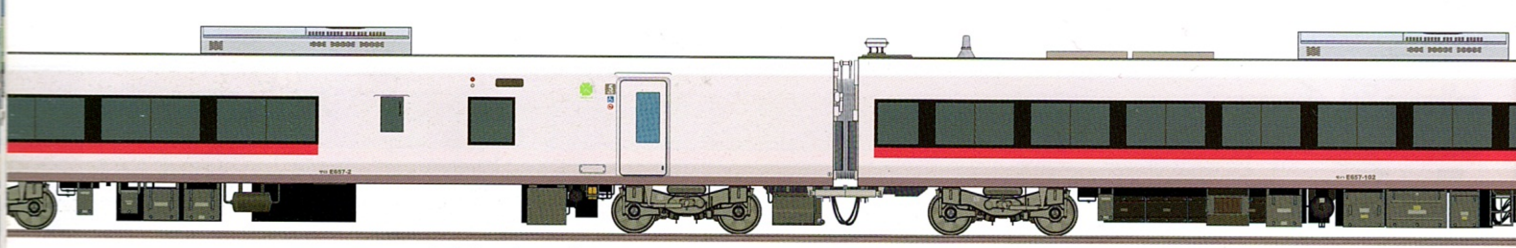


為了汰換651系『スーパーひたち』和E653系『フレッシュひたち』二個車種同時追求車種統一，而上線使用的常磐線新特急型電聯車。全列車為含Green Car在內的10輛編組，不進行舊有的併結運行。技術上沿襲了最新的E259系『成田特快車』和E655系『和』。全車配備主動式懸吊系統和車體間減震器，乘坐上更為舒適。內外裝都以和式為主體設計，外裝的粉紅色調，來自於偕樂園的紅梅與白梅競相盛開的感覺。



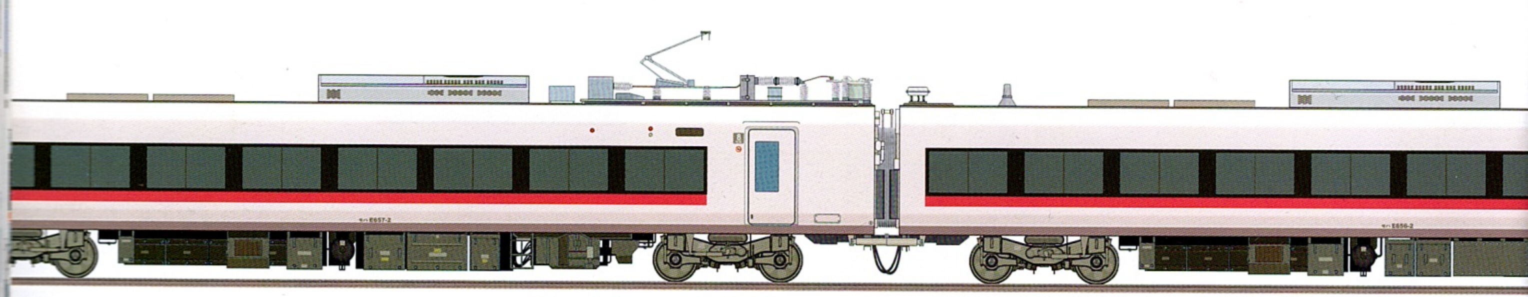
2 モハ(moha) E657-200

3 モハ(moha) E656-200



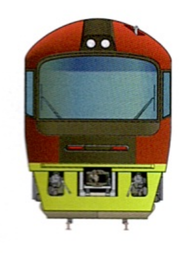
5 サロ(saro) E657-0

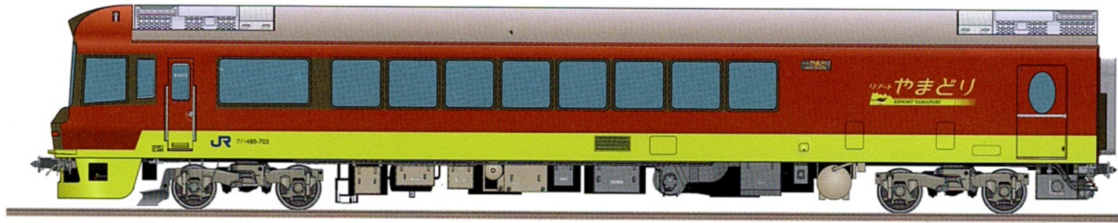
6 モハ(moha) E657-100



8 モハ(moha) E657-0

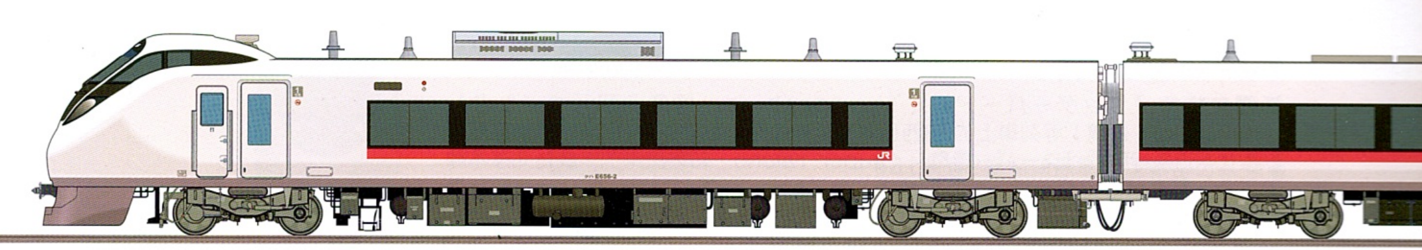
9 モハ(moha) E656-0



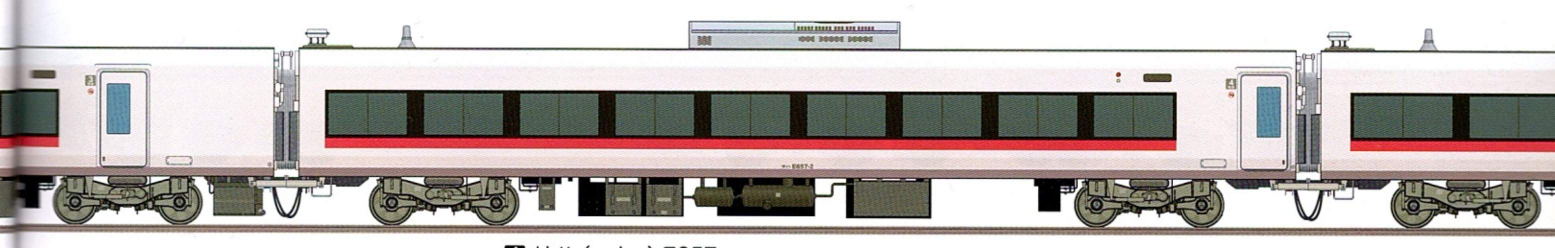


JR東日本 485系 700番台『リゾートやまどり』(resort yamadori，度假山鳥)

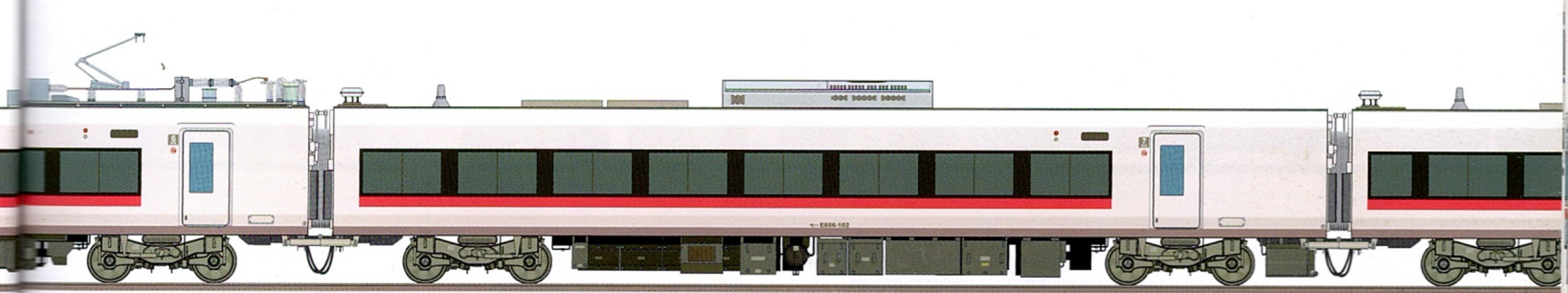
2011年誕生，屬於高崎車輛中心的Joyful Train(旅遊列車)。將和式座位的Green Car列車『せせらぎ』(seseragi)4輛編組，搭配原為『やまなみ』(yamanami)的2輛中間車，組合成6輛編組的普通車。車內改為一般座椅，窗戶的配置也加以修改。



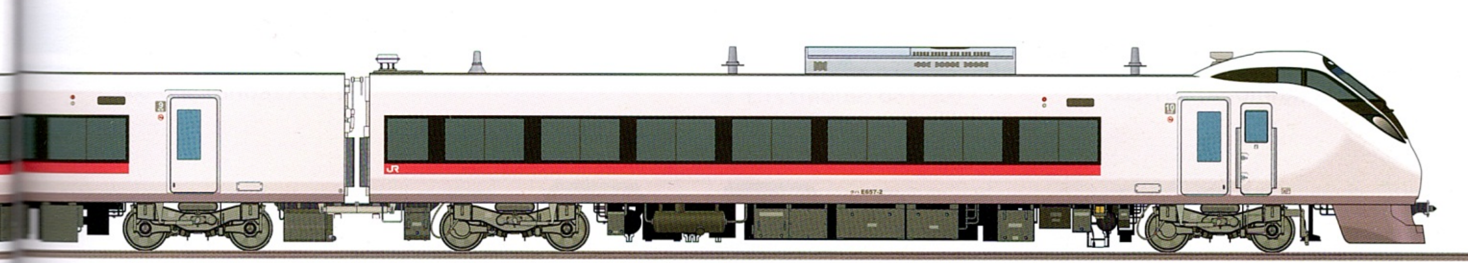
1 クハ (kuha) E656-0



4 サハ (saha) E657-0

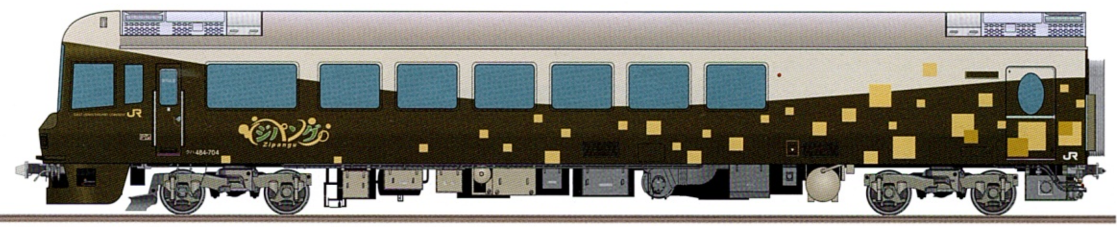


7 モハ (moha) E656-100



10 クハ (kuha) E657-0





JR東日本 485系 700番台『ジパング』(Zipangu)

2012年誕生，屬於盛岡車輛中心的Joyful Train（旅遊列車）。由『やまなみ』（yamanami）的前頭車，和運行『つがる』（tsugaru，津輕）的485系3000番台中間車組合而成的4輛編組列車。車體雖然不同，但出色的外裝設計讓編組有了一體感。

JR西日本 681系『サンダーバード』

活躍在特急『サンダーバード』（Thunderbird，雷鳥）和『はくたか』（hakutaka，白鷹）等列車上的JR西日本交直流特急型電聯車。1995年開始量產，以取代485系行駛的『スーパー雷鳥』（super raicho，超級雷鳥），成為北陸本線的主角。圖為『サンダーバード』的編組，為了配合683系的登場，部分設備和窗戶配置已改為變更之後的。分割後的3輛編組也有駛入七尾線。

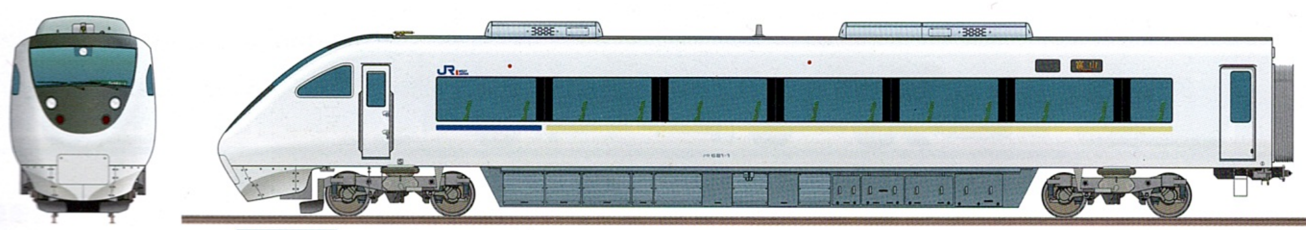
1 クロ (kuro) 681-0

4 サハ (saha) 681-300

6 クモハ (kumoha) 681-500

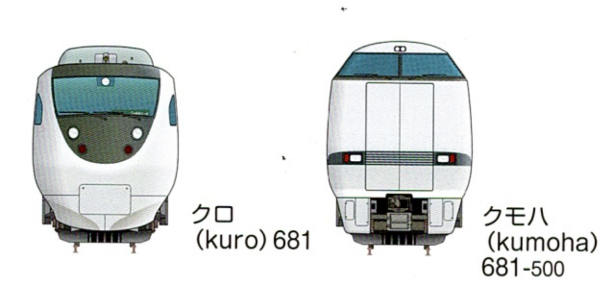
7 クハ (kuha) 680-500

9 クハ (kuha) 681-200



JR西日本 681系 1000番台

1992年登場的681系量產先行試作車編組。2001年經過量產改造，改以T18編組和T07編組運用在『サンダーバード』。圖為登場當時。



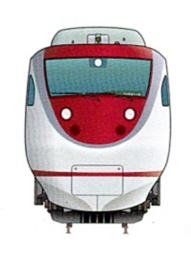
681系有2種前頭形狀，連結部分是有著485系類似貫通門的高駕駛室結構。由於流線型的前頭部分必須當車頭，因此組成12輛編組時必須加入683系的3輛車輛。

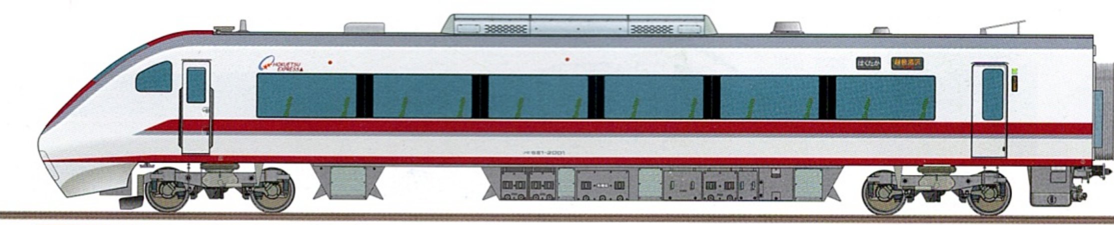
2 サハ (saha) 680-0

3 モハ (moha) 681-0

5 サハ (saha) 680-0

8 モハ (moha) 681-300



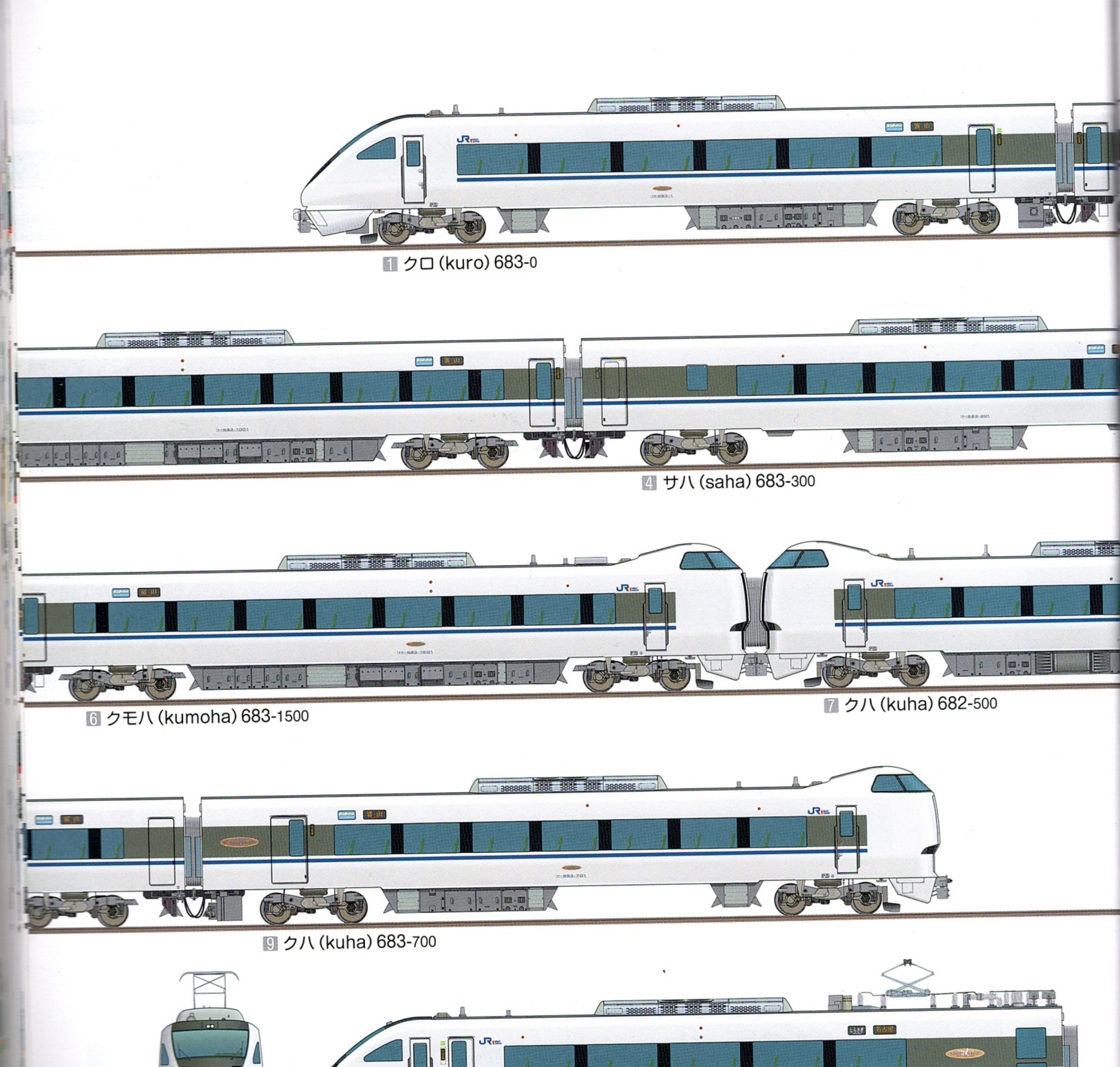


北越急行 681系 2000番台『スノーラビット』(snow rabbit，雪兔)

第三部門的北越急行為了直通北越本線而準備的特急型電聯車，規格和『はくたか』相同，也共通運用。

JR西日本 683系『サンダーバード』

為681系的改良增備型車輛，同樣配備在『サンダーバード』（Thunderbird，雷鳥）。基本設計沿襲了681系，但車體改為鋁合金製，而且前頭部的頭燈一帶形狀也略有改變。3輛的增結編組兩端是貫通型，可以作12輛編組的運用；也會和681系併結運行。



1 クロ (kuro) 683-0

4 サハ (saha) 683-300

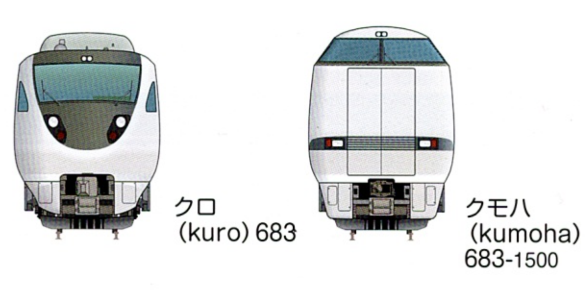
6 クモハ (kumoha) 683-1500

7 クハ (kuha) 682-500

9 クハ (kuha) 683-700

JR西日本 683系 2000番台『しらさぎ』

活躍在名古屋發抵的北陸本線特急『しらさぎ』（shirasagi；白鷺）上的編組。由基本編組5輛＋附屬編組3輛構成，前頭車クロ683裝有集電弓。窗下的細帶是繼承前一代485系『しらさぎ』的藍和橙色帶，和0番台的『サンダーバード』不同。



クロ
(kuro) 683

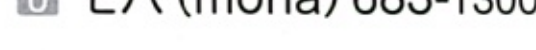
クモハ
(kumoha)
683-1500

流線型前頭車的車燈設計和681系不同是這個車系的特徵，貫通型部分的設計則沒有大變化。

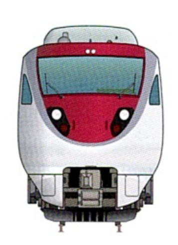
2 サハ (saha) 682-0

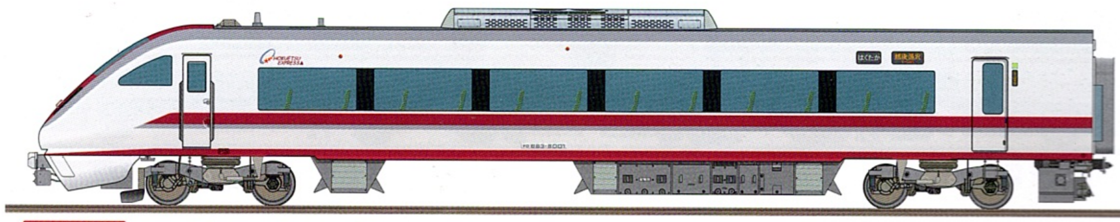
3 モハ (moha) 683-1000

5 サハ (saha) 682-0



8 モハ (moha) 683-1300





北越急行 683系 8000番台『スノーラビット』(snow rabbit，雪兔)

北越急行增備的第3編組，因為製造時期的關係而成為了683系。塗色沿襲著681系，但貫通結構的前頭車前面的色帶則改為紅色。

JR西日本 683系 4000番台『サンダーバード』

1 クロ (kuro) 683-4500

為了完全汰換特急『雷鳥』的485系，而於2009年到2011年增備的9輛編組。雖然具有貫通型的前面結構，但クロ683只做了準備工程而沒有貫通路，因此無法和0番台一般進行增解結。備有683系裡唯一的單臂式集電弓。

JR西日本 287系『くろしお』

6 クモハ (kumoha) 287-0

2012年投入行駛特急『くろしお』（kuroshio；黑潮）的直流特急型電聯車。雖然是381系的後續車種，但並未備有傾斜裝置。基本6輛編組＋附屬3輛編組，全車都是電動車，但主電動機只設在單側的轉向架上，MT比是1:1。

3 モハ (moha) 286-200

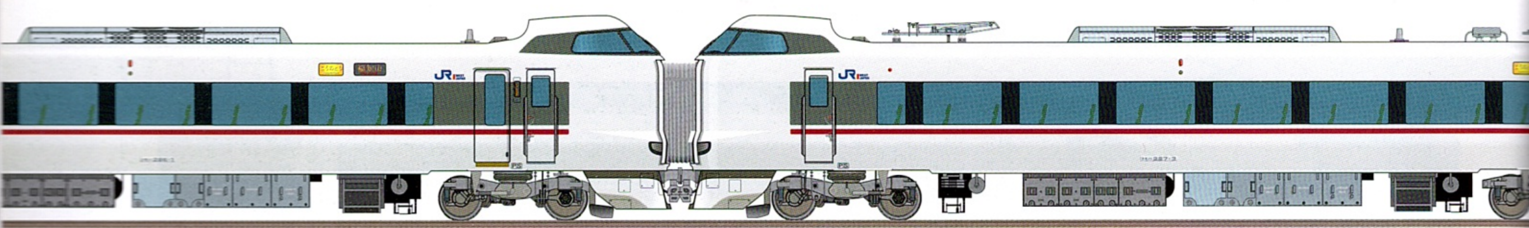
2 モハ (moha) 286-0



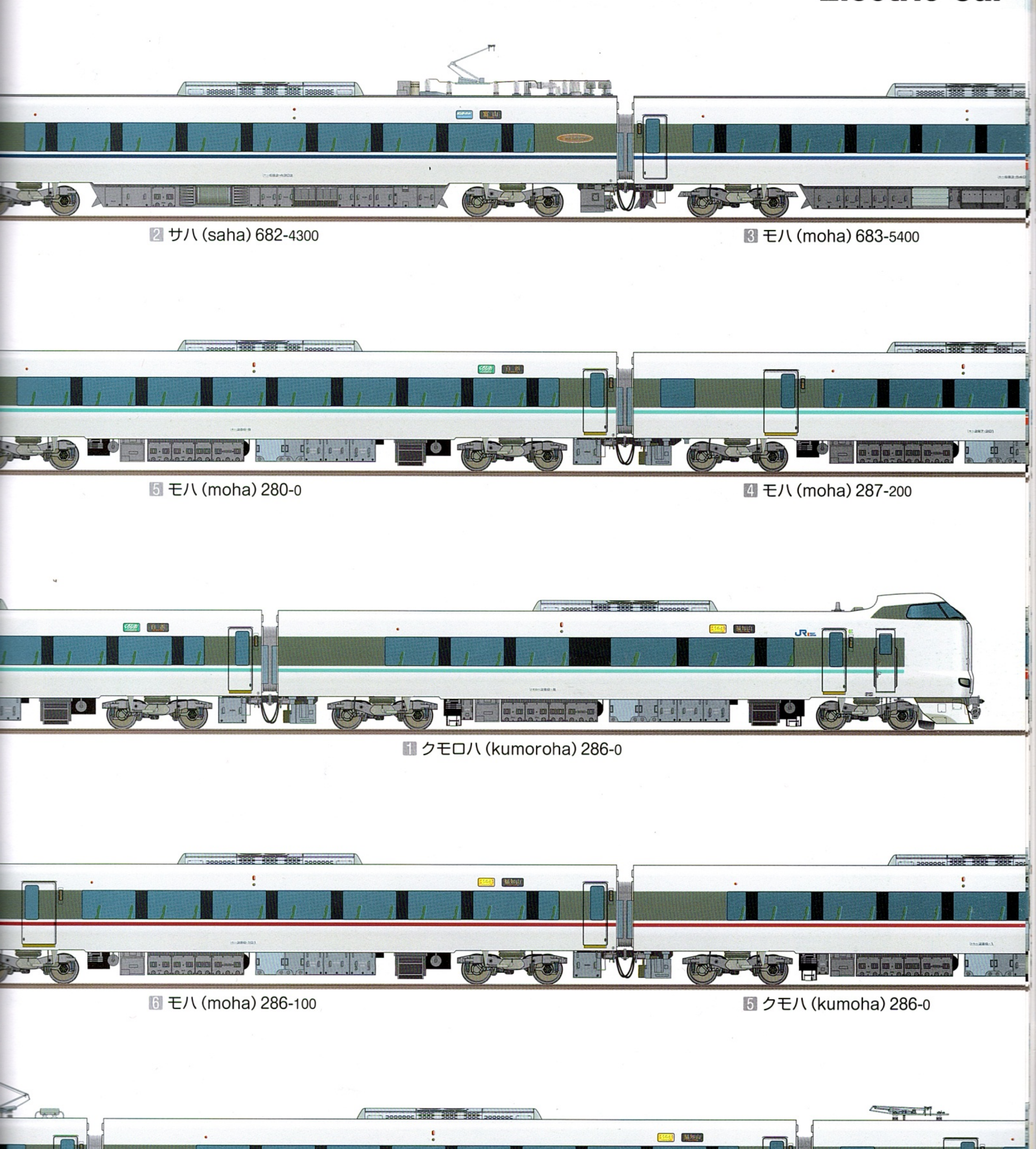
JR西日本 287系『こうのとり』(konotori；鸛)『きのさき』(kinosaki；城崎)

7 クモハ (kumoha) 287-0

2011年登場以汰換使用在『北近畿』等列車上的183系。有3輛編組和4輛編組2種，可以彈性組合運用。技術上是683系4000番台的車體結構，搭配225系行駛裝置的組合。



4 クモハ (kumoha) 287-0



2 サハ (saha) 682-4300

3 モハ (moha) 683-5400

5 モハ (moha) 280-0

4 モハ (moha) 287-200

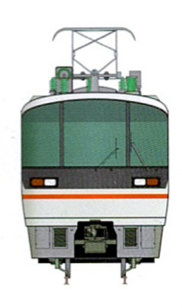
1 クモロハ (kumoroha) 286-0

6 モハ (moha) 286-100

5 クモハ (kumoha) 286-0

3 モハ (moha) 286-0

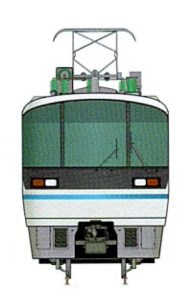
2 モハ (moha) 286-100

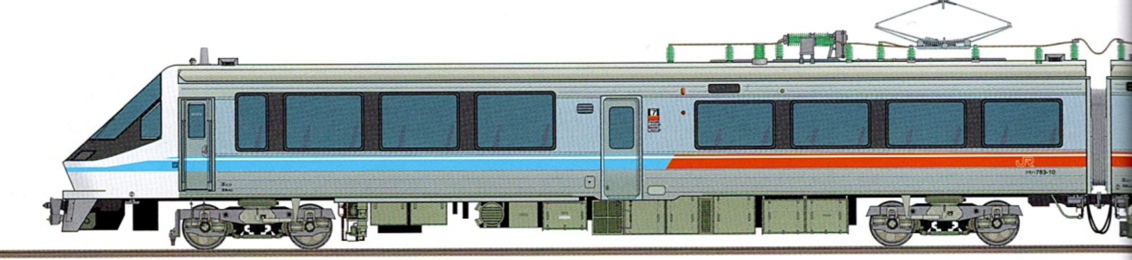




JR九州 783系『ハイパーサルーン』(Hyper Saloon) 7 クモハ (kumoha) 783-0

改為JR之後的首款新形式列車，1988年登場，投入『ハイパー有明』（Hyper Ariake）使用的交流特急型電聯車。由不鏽鋼車體和鋼製前頭部組合而成，前面為展望構造。紅色色帶為JR九州的企業識別色。





JR九州 783系『ハイパーかもめ』 9 クモハ (kumoha) 783-0

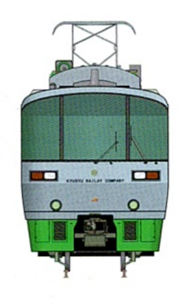
設有咖啡座的『ハイパーかもめ』（Hyper Kamome；超極海鷗）用7輛編組，於1989年登場。前頭部分的色帶為藍色，以區別『ハイパー有明』用的車輛。圖中反向的前頭車クロ782，藍色帶在前方繞一圈。

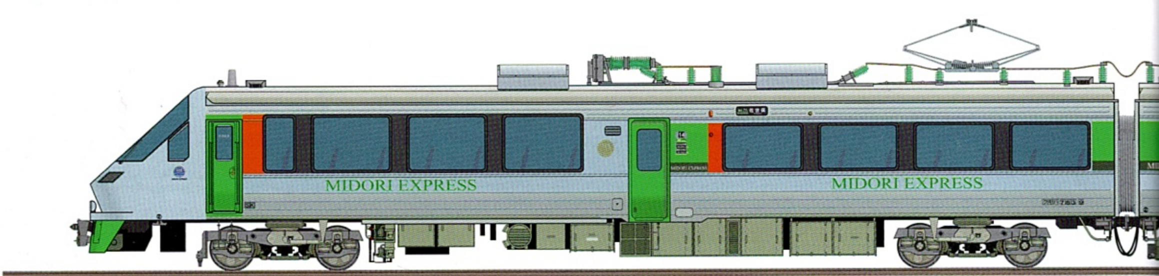




JR九州 DE10 1756+『ハイパー有明』

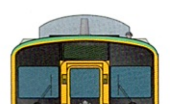
由專用塗色的DE10牽引行駛非電化的豐肥線。方式是由485系時代沿襲下來，也曾以國鐵特急色的DE10（參考146頁）牽引。機車後方的ヨ8000則搭載著供給服務用電源的發電機。





JR九州 783系『みどり』 14 クモハ (kumoha) 783-0

目前所有的783系車輛都在進行翻修工程，剛出現時的外觀已經消失。『みどり』（midori；綠）用的4輛編組是2000年時改造的。圖中的反方向前頭車，是由中間車改造成、設有貫通門的平頭型，和下方的クハ783-100同樣形狀，顏色為綠色。





日本JR型式火車編號規則

蘇昭旭

許多人喜歡到日本搭車旅行，收集日本的鐵道模型，在逐漸深入了解日本鐵道之後，不禁會對日本的電車、氣動車等等編號感到十分好奇，卻又不知道這些編號它的真正涵義。事實上，日本是個非常講究邏輯的民族，鐵道編號的規則十分地嚴謹，這些編號與日文發音有關，有些與英文外來語有關。讓我們來一趟，搭電車學日語的趣味旅行吧。

A 蒸氣機車Steam Locomotive

第一個英文字代表動軸數 Running wheel axial
B：二動軸　C：三動軸　D：四動軸
E：五動軸
第二個雙位數字代表其種類Classification
10-49：tank水箱式　50-99：tender水櫃式（掛煤水車）
接下來的數字，即是編號與流水號
例如C57-180
代表三動軸、水櫃式蒸氣機車

B 柴油機車Diesel Locomotive

日本的柴油機車，廣泛為柴油液體變速機驅動，也就是柴液機車。台灣鐵路受到美國的影響，柴電機車比柴液機車來得多，這點與日本不一樣。
第一個英文字D代表Diesel
第二個英文字代表動軸數Running wheel axial
B：二動軸　C：三動軸　D：四動軸
E：五動軸　F：六動軸　H：八動軸
第三個雙位數字代表其種類Classification
10-49：最高時速85km/h以下
50-89：最高時速85km/h以上
90-99：試驗型車輛
接下來的數字即是編號與流水號
例如：DD51-18
代表四動軸柴油機車51型，最高時速85km/h以上，18號機車。

不過，這套規則到了2010年，日本出現HD300型柴油機車時即被打破。H是代表Hybrid油電混合模式，同時具備柴電（Diesel-electric）驅動與蓄電力（Battery）雙重驅動，也打破日本柴油機車，多數是柴油液體變速機驅動的局面。

C 氣動車：台灣柴油客車Diesel Railcar

日本的氣動車，台灣稱之為柴油客車，若是多輛固定編組，就是台灣所謂的DMU柴聯車。日本多數以キハ（Kiha）稱呼之。

第一個日文字キ：代表柴油Diesel
第二個日文字ハ：代表普通車雙排通勤椅，也可能是長途座椅
第三個雙位數字：代表其種類Classification
以下是原來日本傳統的編號方式
01-29：小斷面柴油客車，有一台引擎驅動。
30-39：通勤型柴油客車，有一台引擎驅動，例如キハ30系。
40-49：一般空調客車，一部車有一台引擎驅動，例如知名的キハ40系。
50-59：重型空調客車，一部車有兩台引擎驅動，例如知名的キハ58系。
60-79：昔日的急行氣動車，例如知名的キハ65系。
80-89：昔日的特急氣動車，特快的柴聯車DMU，例如知名的キハ81系。
90-99：試作車。

然而，隨著時代進步，日本氣動車的種類愈來愈多，キハ的功能被推廣，雙位數字演變成三位數字。這時第一個日文字不變，第二個字有其他功能性的空間。
ク：driver cab，具有駕駛室之駕駛車
サ：Trailer，無動力之附隨車
ロ：secondary，二等車、高級的商務車、三排椅的Green car
ハ：thirdly，三等車、普通車、雙排通勤椅，也可能是四排長途沙發椅
シ：dinning car，食堂車，也就是台鐵的餐車
ユ：post，郵便車，如台鐵的郵政車MBK
ニ：delivery，荷物車，如台鐵的行李車BK
ヤ：事業用車，職用車，也就是非營運的車輛、工程車、救援車

三位數字的第一個字，1-2仍是柴油引擎動力，第二個字則大有玄機，0-4是屬於一般型柴油客車，5-7是屬於急行的柴油客車，若是8則是屬於特急型的柴油客車，多輛編組，也是台灣所謂的柴聯車DMU。

所謂的一般型氣動車，是指通勤型與近郊型，單節具備雙駕駛座，或是一節到兩節編組運行，行駛於非電氣化區間柴油客車。例如台鐵的DR1000型即是屬於此類氣動車，適合爬山的車輛，例如小海線知名的キハ110系即是。又例如キハ181系，就是特急型的柴油客車。

不過隨著時代進步，日本傳統的氣動車，已經發展出油電混合車，這套編號規則也逐漸被打破。2007年的キハE200形開始營運於小海線，由於車輛構造與傳統皆不同，所以用E200編號，車身寫上HYBRID TRAIN，傳統キハ還有保留著。 2010年最新款的油電混合火車HB-E300系投入營運，就直接將傳統キハ拿掉，改成HB（HYBRID）。

E 電力機車Electric Locomotive

第一個英文字E代表Electric電力
第二個英文字代表動軸數 Running wheel axial
B：二動軸　C：三動軸　D：四動軸
E：五動軸　F：六動軸　H：八動軸
第三個數字代表其種類Classification
1-2：最高時速85km/h以下的直流電力機車
3-4：最高時速85km/h以下的交直流兩用電力機車
5-6：最高時速85km/h以上的直流電力機車
7-8：最高時速85km/h以上的交流電力機車
9：試驗型車輛
接下來的數字即是編號與流水號
例如：EF81-15
代表六動軸交流電力機車81型，最高時速85km/h以上，15號機車。

不過後期速度提高，不受原始編號限制
例如：EF210-9
代表六動軸直流電力機車210型，最高時速110km/h以上，9號機車。

G 電車類Electric car：台灣EMU電聯車

第一個日文字代表其功能 Function
ク：driver cab具有駕駛室之駕駛車，如台鐵ED
モ：motor car裝有馬達之動力車，如台鐵EM
サ：Trailer無動力之附隨車，如台鐵ET
クモ：driver cab and motor car。有駕駛室與馬達之動力車，如台鐵EMC
第二個日文字代表其種類Classification
ロ：secondary，二等車、高級的商務車、三排椅的Green car
ハ：thirdly，三等車、普通車、雙排通勤椅，也可能是四排長途沙發椅
シ：dinning car，食堂車，也就是台鐵的餐車
ネ：sleeping car，寢台車，也就是台鐵的臥車
接下來的三位數字
第一位　1-3直流DC；4、5交直流DC&AC；7、8交流AC；6、9預備、試作車
第二位　0　通勤型、1　近郊型（區間快）、5　急行特急型、8特急型（對號特快車）
第三位　該車發展的順位
第四位以後，即是車輛製造的番號，例如200番台、500番台。整批製造的世代
例如モハ381-129
就是381系直流特急電車、モ馬達車、ハ普通車，第129號車。

不過，日本的電車編號，是以尾數為奇數作基準，例如103系、381系、485系，然而若干同款系列電車，將編號直接減1，然後整列掛在一起。所以遇到車廂編號尾數為偶數，基本上加1就對了，這類以集電弓電源車與改造商務車居多。

比方說，381系有集電弓的電源車，就是モハ380系電車；183系有集電弓的電源車，就是モハ182系電車，其他依此類推。又例如381系電車在西日本紀勢本線與伯備線，其中一端的駕駛車，有一款前方具有展望席的改造商務客車，稱為クロ380系。213系的的駕駛車為クロ212系，都是一樣的道理。
例如：モハ380-72
它是381系直流特急電車的「電源車」，モ馬達車與ハ普通車，第72號車。
例如：クロ380-1

它是381系直流特急電車，ク駕駛車與ロ商務客車，第1號車。

因此，當一列381系電車通過您的眼前，您會發現它的基本組成元素只有四個，クハ381駕駛車在頭尾端，モハ381馬達車穿插其中，有一節サロ381無動力的高級商務車Green car，還有兩台具有集電弓的電源車モハ380在裡面。不然就是クロ380系，掛在列車另外一端。

日本電車編號　以381系電車的編組為例

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9
9両編成	クハ381	モハ380	モハ381	サロ381	モハ380	モハ381	モハ380	モハ381	クハ381
7両編成	クハ381	モハ380	モハ381	サロ381	モハ380	モハ381	クハ381		
6両編成	クロ380	モハ380	モハ381	モハ380	モハ381	クハ381			

不過，有些情況比較特別，例如從1968年迄今，經歷多重世代演進的交直流電車485系，裡面有481系，483系，489系很多款車，最後組合在一起，到底該稱為何種電車？以編號數目最多的奇數為準，以下這一列算是485系車。

クロ481	モハ485	モハ484	サハ481	モハ485	モハ484	モハ485	モハ484	クハ481

F 客車Passenger car

第一個日文字代表其噸數weight

字母	ユ	ホ	ナ	オ	ス	マ	カ
W噸數	W< 22.5	22.5-27.5	27.5-32.5	32.5-37.5	37.5-42.5	42.5-47.5	W> 47.5

第二個日文字代表其種類Classification
ロ：secondary二等車、高級的商務車、三排椅的Green car
ハ：thirdly三等車、普通車、雙排通勤椅，也可能是四排長途沙發椅
ロハ：二三等合造，三排椅與四排椅都存在的客車
シ：dinning car食堂車，也就是台鐵的餐車
ネ：sleeping car寢台車，也就是台鐵的臥車
ロネ：secondary sleeping car，A寢台車、高級的臥車（個室寢台）
ハネ：thirdly sleeping car，B寢台車、普通的臥車
ユ：post郵便車，如台鐵的郵政行李車MBK
ニ：delivery荷物車，如台鐵的行李車BK
ヤ：事業用車、職用車、也就是非營運的車輛，工程車、救援車
ル：配給車，運送專用物資的事業用車，如台鐵EC
第三個日文字若有フ，代表緩急車Brake Van，如台鐵的守車加K
接下來的二位數字，即是編號與流水號
例如スハフ33 236
就是37.5噸級、スハ33系普通客車、フ兼作緩急車

有趣的是，這一套編號規則，也適用於研究日治時期，台灣鐵道的客車史。例如昭和十年，台灣鐵道開始有北高的急行列車，昭和十二年1937年，初代的17公尺鋼體客車オハフ32100系，即是從20公尺級スハフ33系客車所衍生而來。當時日本因為考慮台灣鐵道的環境，鋼體客車從20公尺縮短成17公尺，與木造客車長度相同，因為噸數減少，所以第 一個日文字從ス變為オ。後來オハフ32100系，這就是1945年戰後台鐵SP(K)32100型客車。（參閱拙作台灣鐵路火車百科P.151）

因為當時台灣的木造客車普遍長度為17公尺，客車的車號次序，停靠月台必須與雨棚的樑柱相對應之故。今日在嘉義火車站與台南火車站的雨棚的樑柱間隔，還可丈量出17公尺的長度。

正因為如此，所以許多人喜歡買HO規日本KATO鐵道模型客車，來改成台鐵的普通客車，スハフ33系客車與スハ35系客車，改成台鐵SP(K)32100型與32200型客車，怎麼對照老照片，台灣的客車怎麼就是少一個窗戶，日本12窗，而台鐵11窗，而且車廂長度比較短，其實就是這個道理。

不過，日本KATO鐵道模型スハフ42系客車與スハ43系客車，可以改成台鐵SP327000型客車，尤其是那款曾用於觀光號的轉向架，長度就比較沒這個問題，因為都是20公尺級客車。

如今，台灣的17公尺級客車幾乎全淘汰光了，觀光號也不見了。不過，スハフ33系客車與スハ35系客車，スハフ42系客車與スハ43系客車，目前在日本大井川鐵道保存營運，要尋回昔日對號快與觀光號的記憶，真的可以到大井川鐵道旅行，重拾往日情懷。（蘇昭旭部落格blog.xuite.net/sujaushi/twblog1）

日本JR

鐵道車輛大圖鑑

Illustrated Reference Book 卷I

Drawn on a scale of 1:150 *"N Gauge"*





世界鐵道系列 24
日本JR鐵道車輛大圖鑑　卷 I

作者／江口明男
翻譯／張雲清
審訂／蘇昭旭
校對／馬佩瑤
發行人／周元白
排版製作／長城製版印刷股份有限公司
出版者／人人出版股份有限公司
地址／23145新北市新店區寶橋路235巷6弄6號7樓
電話／（02）2918-3366（代表號）
傳真／（02）2914-0000
網址／http://www.jjp.com.tw
郵政劃撥帳號／16402311 人人出版股份有限公司
製版印刷／長城製版印刷股份有限公司
電話／（02）2918-3366（代表號）
經銷商／聯合發行股份有限公司
電話／（02）2917-8022
第一版第一刷／2014年6月
定價／新台幣 600元

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

日本JR鐵道車輛大圖鑑 / 江口明男作 ;
張雲清翻譯. -- 第一版. -- 新北市 : 人人,
2014.06-　冊 ;　公分. --
（世界鐵道系列 ; 24）
ISBN 978-986-5903-54-1（卷1 : 平裝）

1.鐵路 2.電車 3.日本

557.2631　　103010202

JMJ

世界飛機系列

空中巴士物語



波音飛機物語

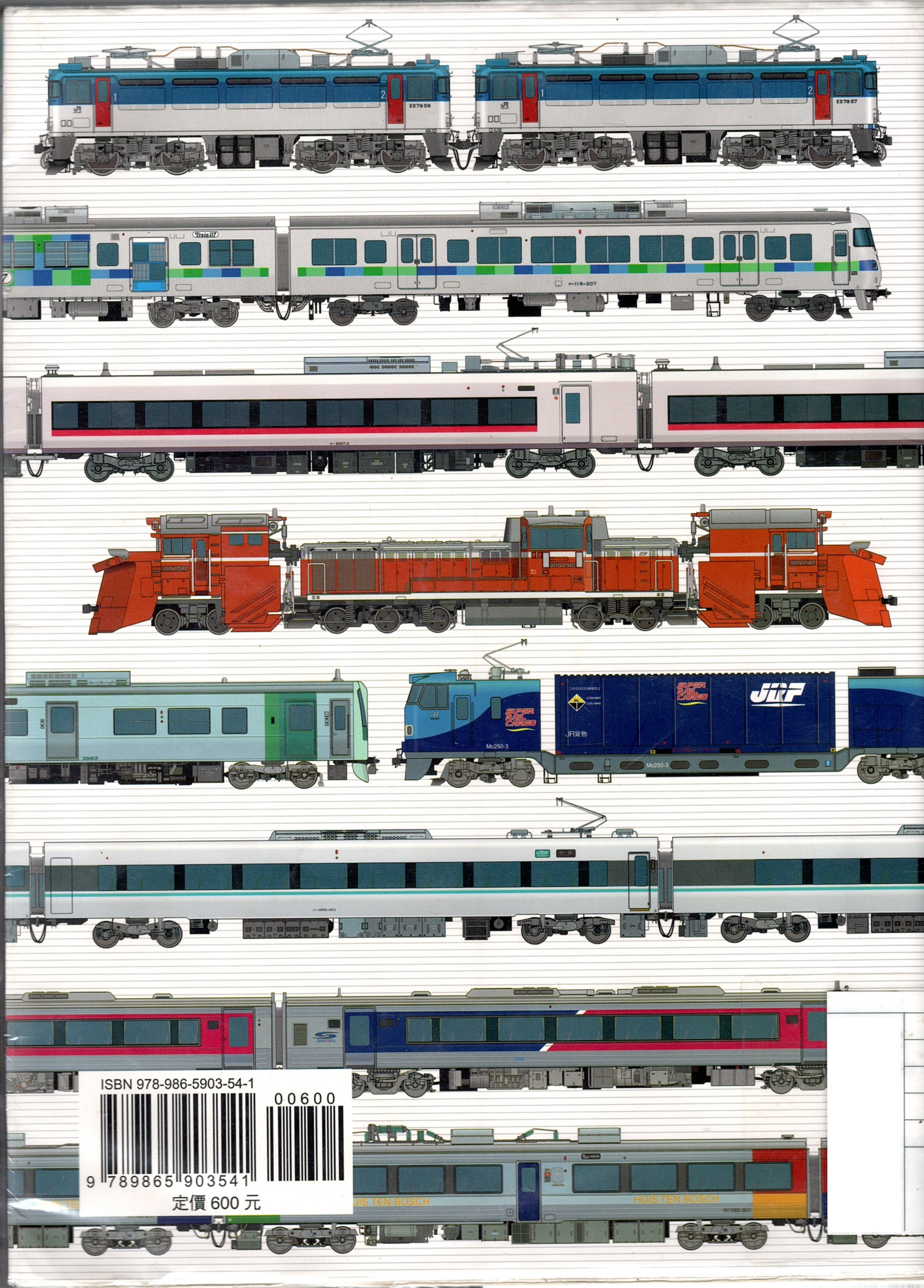


照飛機



新書預告





ISBN 978-986-5903-54-1
00600
9 789865 903541
定價 600 元